J. BANKIER

Import – eksport śledzi

GDYNIA, Port rybacki

Telefony: 11-96 i 11-97. Adres telegraficzny: „BANKIER".
Bank Gospodarstwa Krajow. Gdynia. P.K.O. Warszawa 144.199

Gdyński Import Śledzi

właść.: L. MYREBOE

(GDYNIA HERRING IMPORT)

Import śledzi solonych, świeżych i mrożonych z Norwegii – Islandii – Anglii

Biura i Składy w Hali i Chłodni Rybnej – Telefon **21-84 i 28-84**

Adres telegraficzny: „ULIKI" — **P. K. O. Nr. 210-654.**

Towarzystwo Okrętowe
Połowów Dalekomorskich

MEWA

SPÓŁKA AKCYJNA w GDYNI

BIURO CENTRALNE: GDYNIA Molo Rybackie
Telefon 11–76 18–37
Adres telegraf. „Mewaryb"
WŁASNY MAGAZYN ŚLEDZIOWY

BAZY MORSKIE: **Scheveningen (Holandja)**
Ostenda (Belgja)

BANKI: Bank Gospodarstwa Krajowego Oddział w Gdyni
Powszechny Bank Związkowy — w Polsce, oddział w Gdyni
P. K. O. Warszawa Nr. 152615

Polskie śledzie solone
z własnych połowów na Morzu Półn.
Własna flotylla rybacka

B. Bikowski



IMPORT ŚLEDZI
HERRINGS-IMPORT

GDYNIA

Tel. prywatny 27-73 Hala Rybna
Telefon biurowy: 28-63

KONTO P. K. O. 16042 – DOM BANKOWY DR J. KUGEL i S-KA W GDYNI
ADRES TELEGR.: „BIKOW" GDYNIA

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. **Leon Godlewski.**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VI | GDYNIA, 15 listopada 1937 r. | NR 21

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Konieczność nowelizacji obowiązującej ustawy o Izbach Morskich

Parokrotnie już zmieniana ustawa z dnia 18 III 1925 r. o Izbach Morskich stworzyła Izby Morskie przy Sądzie Grodzkim i Sądzie Okręgowym w Gdyni (Izba Odwoławcza) oraz przy Urzędzie Marynarki Handlowej w Gdańsku, których celem jest przeprowadzanie dochodzeń i wydawanie orzeczeń w sprawach wypadków morskich, którym ulegają statki handlowe.

Doświadczenia, zebrane na przestrzeni 12 prawie lat działania tej ustawy pozwalają na wyciąganie wniosków co do jej dobrych i złych stron, a to celem usprawnienia tego ważnego odcinka, związanego ściśle z działalnością naszych portów i naszej marynarki handlowej. Sprawnie i z głęboką znajomością zasad nawigacji działające orzecznictwo w przedmiocie wypadków morskich podnosi znaczenie portu, w którym się odbywa, wytrąca broń złośliwych argumentów z ręki portów konkurencyjnych lub wrogo nastawionej prasy fachowej, wytwarza przychylną atmosferę na rynku ubezpieczeń morskich i wpływa dodatnio na podniesienie prac i wysiłków administracji morskiej, dla której naczelnym hasłem i celem jest usuwanie wszelkich przeszkód dla handlu i transportu morskiego oraz zapewnienie jak największej wydajności usług portowych, żeglugowych i transportowych.

Ku celom tym zmierza również i ustawa polska podkreślając, że dochodzenia przeprowadzane przez Izby Morskie mają ustalić przyczyny wypadku oraz wszystkie jego okoliczności, a w szczególności (jak podaje art. 4):

1) czy kapitan lub jego pomocnik spowodowali wypadek, względnie jego następstwa, działaniami swymi lub zaniedbaniem działań,
2) czy przyczyną wypadku względnie jego następstw, były braki i wady w budowie, braki wypływające z właściwości statku, braki i wady wyekwipowania lub załadowania statku, albo obsadzenia go załogą,
3) czy wypadek względnie jego następstwa zaszły wskutek złego stanu drogi wodnej, braków i wad w urządzeniach pomocniczych, służących żegludze (znaków sygnalizacyjnych, urządzeń hydrograficznych, stacyj ratowniczych, organizacji pilotowej itd.), lub też wskutek działań osób wyznaczonych do pilnowania wymienionych urządzeń względnie zaniedbania działań,
4) czy zachowane zostały przepisy mające na celu zapobieżenie zderzeniu się statków na morzu oraz przepisy o postępowaniu w razie zderzenia.

Należy zbadać, czy powyższe dość obszerne przykładowe wyliczenie celów dochodzenia może być rzeczywiście zrealizowane w ramach obowiązującej ustawy.

Przede wszystkim należy zaznaczyć, że ustawa nasza przez posługiwanie się terminem „wypadek morski“ weszła w labirynt tych trudności natury prawnej i faktycznej, z jaki-

mi walczyły i niejednokrotnie jeszcze walczą inne ustawodawstwa morskie. Termin ten jest bowiem tak samo nieokreślony i wykazuje prawie tyleż rozbieżności w głosach jurysprudencji i judykatury prawa morskiego, jak termin „statek“ lub „statek handlowy“. Ponieważ art. 1 obowiązującej ustawy polskiej postanawia, że „zadaniem Izb Morskich jest przeprowadzenie dochodzeń i wydawanie orzeczeń w sprawach wypadków morskich, którym ulegają statki handlowe“ — został w ten sposób ustalony ścisły związek przyczynowy pomiędzy wypadkiem morskim i możliwością przeprowadzenia dochodzeń, oraz wydawania orzeczeń przez specjalne forum, jakim jest Izba Morska.

Postanowienie to, wzorowane na dawnej niemieckiej ustawie w przedmiocie dochodzenia wypadków morskich (Gesetz betreffs die Untersuchung von Seeunfällen) z 27 lipca 1877, dało się niejednokrotnie dotkliwie odczuć w dziedzinie praktycznej i doprowadzało często do paradoksów zarówno praktycznych jak i prawnych. Tylko bowiem w razie zajścia wypadku morskiego mogło się rozpocząć postępowanie przed Izbą Morską, a prawo wykonywania zawodu wzgl. patent żeglarski mogły być odebrane tylko temu członkowi załogi statku, który spowodował wypadek morski. W całym szeregu innych zdarzeń postępowanie nie mogło się rozpocząć, albowiem zainteresowane strony negowały zajście „wypadku morskiego“ w czym pomagały im wybitnie rozbieżne głosy teorii prawa i praktyki sądowej. Tak samo nie można było nieraz orzec odebrania dyplomu żeglarskiego, jakkolwiek w poszczególnych wypadkach wina odnośnego członka załogi była stwierdzona wyrokiem sądu karnego.

Należy zaznaczyć, że niektóre ustawodawstwa morskie postarały się o rozwiązanie podobnych trudności przez możliwie szczegółowe wyliczenie okoliczności, w jakich powinno mieć miejsce dochodzenie ze strony specjalnych władz morskich. I tak w Anglii, gdzie sprawy te regulują Merchant Shipping Act z r. 1894 część VI, oraz Merchant Shipping Act z r. 1906, jako też i rozporządzenie wykonawcze znane pod nazwą „The Shipping Casualties and Appeals and Re-hearing Rules 1923“ wylicza ustawa następujące przyczyny powodujące dochodzenie:

I. a) Jeżeli na brzegach W. Brytanii, albo w pobliżu tych brzegów zatonie statek angielski lub obcy, lub jeżeli statek taki zostanie opuszczony, albo zostanie uszkodzony w swoich częściach składowych;

b) jeżeli statki takie zostaną wyrzucone na ląd, albo zostaną uszkodzone, a świadek tego wypadku znajduje się w Anglii;

c) jeżeli statki takie spowodują zatonięcie innego statku, albo uszkodzą go w częściach składowych;

d) jeżeli w konsekwencji wypadku, który zaszedł na jednym z takich statków, nastąpiła utrata życia ludzkiego.

II. Jeżeli niezależnie od miejsca, w którym to nastąpiło, zostanie:

a) wyrzucony statek brytyjski na ląd, albo zostanie uszkodzony, a świadek wypadku znajduje się na terytorium angielskim;

b) jeżeli statek angielski lub zagraniczny zaginie, zostanie opuszczony lub zostanie uszkodzony, a świadek wypadku znajduje się w W. Brytanii;

c) jeżeli zaginie statek brytyjski, albo zachodzi domniemanie jego zatonięcia, a istnieje możliwość przeprowadzenia dowodu na terytorium W. Brytanii, gdzie i kiedy statek ten ostatnio rozpoczął podróż morską i jakie wiadomości ostatnio otrzymano co do jego pozycji.

Jak widzimy z powyższego, ustawodawstwo angielskie uczyniło wysiłek w kierunku możliwie dokładnego wyliczenia wypadków i zdarzeń, którym ulegają statki morskie.

W ustawodawstwie państw skandynawskich, których instytucje prawa morskiego są prawie analogiczne, znajdujemy również próbę określenia warunków wypadku morskiego. I tak np. w Norwegii postanawia tamtejsza ustawa morska (Lov om sjöfarten) z 20 lipca 1893, że żeglarz powinien złożyć protest morski w razie zajścia jakiegokolwiek zdarzenia, albo w porcie załadowczym, albo w porcie wyładowczym, lub też w czasie podróży morskiej, jeżeli zdarzenie to spowodowało poważniejszą szkodę dla statku lub ładunku, lub jeżeli może zachodzić uzasadnione domniemanie, że w przyszłości szkodę tę spowoduje. Obowiązek sporządzenia protestu morskiego powstaje również wtedy, gdy skutkiem zderzenia statku z innym wyrządzono szkodę drugiemu statkowi, lub gdy jakaś osoba, znajdująca się na pokładzie statku, straciła życie skutkiem nieszczęśliwego wypadku. Jak więc widzimy, rozszerza ustawa norweska obowiązek złożenia protestu morskiego na wszystkie prawie *zdarzenia morskie*. W ten sposób stworzono fakultatywną podstawę do wszczęcia dochodzenia formalnego. Natomiast obowiązek rozpoczęcia dochodzenia ustanawia § 321 wyżej wspomnianej Lov om sjöfarten w wypadkach następujących:

a) jeżeli statek norweski ulegnie nieszczęśliwemu wypadkowi, zostanie opuszczony na morzu, osiądzie na mieliźnie lub nie może kontynuować podróży bez obcej pomocy,

b) jeżeli statek zostanie uszkodzony skutkiem pożaru, albo skutkiem zderzenia z innym statkiem,

c) jeżeli na statku zdarzy się nieszczęśliwy wypadek, pociągający za sobą utratę życia ludzkiego.

Powyższe wyliczenie ma zastosowanie również do statków szwedzkich i duńskich, jeżeli kapitan takiego statku złoży protest morski na terenie Norwegii.

Dochodzenie następuje również i w tych wszystkich wypadkach, gdy statek płynący pod inną banderą niż bandera norweska, szwedzka lub duńska, zostanie wyrzucony na brzeg norweski, a kapitan tego statku złoży protest morski przed sądem morskim w Norwegii.

Bardzo szeroką podstawę do wszczęcia dochodzeń znajdujemy także w ustawie holenderskiej, znowelizowanej ostatnio w 1912 r. Ustawa ta zwana w krótkości „Schepenwet" daje inspekcji okrętowej, czyli władzy administracji morskiej prawo do wszczęcia dochodzenia w każdym wypadku, któremu ulega statek. Uprawnienie powyższe służy w szczególności głównemu inspektorowi inspekcji okrętowej. Tym samym więc wypadek morski w ustawodawstwie holenderskim jest identyczny z każdym zdarzeniem morskim. Jedynie ocena konieczności wszczęcia dochodzeń zależy od dyskrecjonalnej władzy głównego inspektora okrętowego.

Również i w Niemczech wydana w 1935 r. nowela do wspomnianej poprzednio niemieckiej ustawy w przedmiocie dochodzenia wypadków morskich, omija zasadniczą trudność określenia wypadku morskiego przez proste przestawienie słów, albowiem zamiast słów dawnej ustawy: „przedmiotem dochodzenia są wypadki morskie", używa definicji: „wypadki morskie są przedmiotem dochodzenia ze strony Izb Morskich". Nowela dodaje następnie jedynie wyliczenie *przykładowe*, kiedy dochodzenie ma miejsce. Wyliczenie to wymienia takie sytuacje, jak np. gdy statek morski poniósł szkodę w swojej całości, albo w swoim urządzeniu, albo też wyrządził jakąkolwiek szkodę — oraz jeżeli ktokolwiek w zasięgu eksploatacji statku morskiego doznał ciężkiego uszkodzenia na swoim ciele, albo na swoim zdrowiu, albo też usiłował popełnić samobójstwo.

Podane wyżej określenia przykładowe obrazują, jak daleko poszła nowela niemiecka w określeniu wypadku morskiego i jak wielki jest jej postęp w porównaniu z dawną ustawą z r. 1877. Należy dodać, że celem zabezpieczenia się przed zbyt szeroką interpretacją tych sytuacyj faktycznych, w których następuje ingerencja Izb Morskich, dodano postanowienie w noweli niemieckiej, że wypadki morskie są przedmiotem badania tylko wtedy, gdy wymaga tego interes publiczny. Postanowienie to jest zrozumiałe ze względów fiskalnych, albowiem ustawa niemiecka podobnie jak inne, nie nakazuje pobierać żadnych opłat, ani kosztów postępowania.

Ocena czy w danym wypadku istnieje publiczny interes co do wszczęcia dochodzenia, przysługuje przewodniczącemu Izby Morskiej, oraz komisarzowi rządowemu. Funkcje tego ostatniego podobne są do roli delegata Ministerstwa Przemysłu i Handlu, o którym wspomina polska ustawa w swoim art. 13.

Również ograniczenie działania polskiej ustawy tylko do statków handlowych mija się z celem ustawy. „Ratio legis" polegało na stworzeniu kompetentnego organu, któryby badał w sposób fachowy i ze szczególną znajomością skomplikowanych zjawisk nautyki przyczyny wypadków morskich. Ustawa miała również na celu prewencję tych wypadków przez jawność postępowania, oraz ich represję za pomocą udzielania Izbie Morskiej prawa odebrania dyplomu. Jest oczywistym, że wypadki morskie mogą się zdarzyć i zdarzają się nie tylko statkom handlowym, lecz również statkom np. szkolnym, jachtom itd. Na małej nieraz jednostce może mieć miejsce wypadek brzemienny w skutki. Wprawdzie ustawa nasza przewiduje fakultatywne badanie takich zdarzeń, jednakże postanowienie to nie jest wystarczające i powinno być zastąpione przez redakcję bardziej zbliżoną do tekstu ustaw obcych.

Powyższe uwagi pozwalają na wyciągnięcie wniosku, że celowe byłoby zastosowanie elastycznego pojęcia wypadku morskiego również i w ustawie polskiej. Wyliczenie przykładowe pojawiających się najczęściej sytuacyj faktycznych stanowiłoby jedynie interpretację naczelnej zasady co do definicji wypadku morskiego.

Przechodząc do dalszych rozważań wypada podkreślić sprzeczności pomiędzy poszczególnymi postanowieniami polskiej ustawy, które nie pozwalają na wyrobienie sobie jasnego obrazu co do charakteru Izby Morskiej. Nie można odpowiedzieć ściśle na pytanie, czy Izba Morska jest organem sądowym, czy organem administracyjnym. Jej skład przemawiałby za charakterem organu sądowego. Cały szereg ustaw karnych zna t. zw. sądy ławnicze jako organy karno-sądowe. Polska ustawa o ustroju sądów powszechnych wymienia również organ złożony ze sędziów-laików pod przewodnictwem sędziego państwowego. Organem tym są t. zw. wydziały handlowe przy sądach okręgowych. Wprawdzie laicy noszą w nich nazwę sędziów handlowych, a tryb ich wyboru i nominacji jest ściśle określony — nie należy jednak zapominać, że również i ławnicy w Izbach Morskich są powoływani w sposób ustawą określony, noszą specjalną nazwę i również składają przysięgę na sumienne wykonywanie obowiązku (art. 9). Analogie zatem w tej dziedzinie pokrywają się „mutatis mutandis" prawie zupełnie. Niemniej jednak Izba Morska nie posiada pełnych atrybucyj władzy sądowej. Przeczy temu art. 6 powierzający kontrolę nad Izbami Morskimi Ministerstwu Przemysłu i Handlu, które porozumiewa się jedynie w dziedzinie tej kontroli z Ministrem Sprawiedliwości. Również w końcowym ustę-

pie znowelizowanego artykułu 12 znajdujemy postanowienie o możliwości odwołania się ławnika od orzeczenia przewodniczącego, którym jest sędzia państwowy, wyznaczającego mu karę za niestawiennictwo nie do Sądu lub do odwolawczej Izby Morskiej, lecz do Urzędu Morskiego w Gdyni lub Urzędu Marynarki Handlowej w Gdańsku. Z tego przepisu możnaby nawet wnioskować, że zwierzchnim organem nad Izbami Morskimi są w pewnych kierunkach oba te urzędy II instancji administracji morskiej. Duże również sprzeczności znajdujemy w art. 17 nadającym z jednej strony Izbie prerogatywy sądu i nakazującym nawet stosować przez analogię przepisy kodeksu postępowania karnego — a odbierającym jej z drugiej strony uprawnienia, wynikające dla sądu karnego z art. 117 i 118 k. p. k. Tych para przykładów obrazuje dostatecznie fakt, że ustawa polska nie wypowiedziała się ściśle i konsekwentnie co do charakteru Izby Morskiej. Stanowisko to znajduje niewątpliwie wiele tłumaczących je przyczyn — niemniej jednak musi być podkreślone z całą wyrazistością z punktu widzenia postulatów zmiany ustawy.

O ile chodzi o ustawodawstwa obce, nadają one organom analogicznym do naszych Izb Morskich, bądź to charakter władzy sądowej, bądź to władzy administracyjnej. W przeprowadzeniu jednak samej zasady są konsekwentne, co znajduje swój wyraz w unormowaniu odnośnej procedury.

Co do samej procedury należy z całym naciskiem podkreślić brak wyraźnego przepisu co do możliwości obrony swych praw przez armatora statku. Ma to szczególne znaczenie w tym wypadku, gdy statek zatonął wraz z załogą i dochodzenie nie zwraca się przeciwko żadnej osobie, lecz ma na celu ustalenie jedynie przyczyn wypadku. Nie ulega wątpliwości, że ustalenie to zawarte w tenorze i w uzasadnieniu orzeczenia Izby Morskiej może mieć duże znaczenie prejudycjalne. Wprawdzie art. 7 k. p. k. daje zupełną swobodę samodzielnego rozstrzygnięcia wszelkich zagadnień prawnych, wynikających w toku postępowania karnego, i wprawdzie korespondujący art. 7 k. p. c. ogranicza tę swobodę jedynie do ustaleń prawomocnego wyroku *skazującego* w postępowaniu karnym — to jednak orzeczenie Izby Morskiej, jako orzeczenie forum specjalnego, będzie miało zawsze swój decydujący wpływ na przekonanie sędziowskie bądź to w procesie cywilnym, bądź to w procesie karnym. Innymi słowy orzeczenie Izby Morskiej posiada, o ile nie formalnie, to jednak praktycznie charakter prejudykatu i dlatego wynik jego nie może być obojętny np. dla armatora, przeciwko któremu kierują następnie rodziny, zmarłych w katastrofie członków załogi swe pretensje odszkodowawcze. Należałoby więc tę lukę postępowania wypełnić postanowieniem, że stroną w postępowaniu przed Izbą Morską jest albo członek załogi, albo kapitan, albo w ich braku armator, do którego statek należy, lub który go eksploatował. Stronie tej powinno przysługiwać zawsze prawo odwołania się do Odwoławczej Izby Morskiej (przy Sądzie Okręgowym w Gdyni) jeżeli orzeczenie ma lub może mieć wpływ na jego odpowiedzialność umowną lub ustawową. W tym stanie rzeczy strona musiałaby jedynie uwiarogodnić swój interes prawny co do wniesienia odwołania. Odnośny wniosek rozstrzygałby Przewodniczący Odwoławczej Izby Morskiej — a przeciw jego decyzji przysługiwałoby odwołanie się do kompletu Odwoławczej Izby Morskiej. Należy dodać, że w dzisiejszym stanie ustawowym prawo odwołania się przysługuje jedynie delegatowi Ministerstwa Przem. i Handlu, a kapitanowi oraz pomocnikowi kapitana tylko w razie odebrania dyplomu.

Drugą wadą obowiązującej ustawy polskiej jest również pominięcie milczeniem postępowania wstępnego ze strony władz *administracji morskiej.* Prawie wszystkie ustawy obce przewidują takie postępowanie wstępne. Ułatwia ono znakomicie zabezpieczenie dowodów i ustalenie stanu faktycznego tak trudnego nieraz do odtworzenia na rozprawie głównej. Pozwala ono zarazem na właściwe zorientowanie się co do charakteru i ważności wypadku. Utrwala również w dużym stopniu współpracę administracji morskiej ze specjalnym organem orzekającym w sprawach wypadków morskich. Obiektywność dochodzenia znajduje w instytucji postępowania wstępnego swój duży argument i siłę obronną, zwłaszcza jeżeli postępowanie to spoczywa w rękach władzy zupełnie odrębnej od forum orzekającego. W Anglii np. zajmują się dochodzeniem wstępnym (preliminary inquiry), albo oficer obwodowy straży wybrzeża (the inspecting officer of the coastguard), albo naczelnik władzy celnej (chief officer of custom), albo też specjalnie w tym celu upełnomocniony przez Ministerstwo Handlu (Board of Trade) inspektor lub też t. zw. Coroner. Jest to prawnik mianowany lub wybierany dla pewnego okręgu i zajmujący się specjalnie wypadkami śmierci w formie jawnego śledztwa znanego pod nazwą Coroner's Inquest, odbywającego się przy współudziale przynajmniej 12 przysięgłych w trybie jawnej rozprawy. Jako ostatni wreszcie organ mogący przeprowadzać dochodzenia wymienia ustawa angielska t. zw. Receiver of Wreck, którego atrybucje są bardzo podobne do niemieckiego Strandvogta, znanego zresztą i u nas, wobec przejęcia przez nasze ustawodawstwo niemieckiej ordynacji rozbitkowej (Strandungsordnung). Wyliczenie przykładów angielskich pozwala na wytworzenie sobie obrazu co do znaczenia i wartości postępowania wstępnego.

W naszej ustawie postępowanie wstępne należy do przewodniczącego Izby. Praktyczna wartość tego przepisu streszcza się w prze-

słuchaniu np. członków załogi statku, który opuszcza port gdyński przed zebraniem się Izby Morskiej. Jest to jednak raczej zabezpieczenie dowodu aniżeli właściwe dochodzenie. Dochodzenie wypadku powinno bowiem następować bezpośrednio po jego zdarzeniu się, gdy jeszcze bezpośrednia aktualność wypadku trwa w umysłowości i sferze wrażeń uczestników wypadku i jego świadków. Doraźne przesłuchanie ich, stwierdzenie danej sytuacji faktycznej niezwłocznie po zdarzeniu daje wiele cennego materiału, który następnie może być z pożytkiem wykorzystany w czasie rozprawy przed Izbą Morską. Takie doraźne dochodzenia są w stanie przeprowadzać tylko organy administracji morskiej, a ściśle mówiąc inspekcji morskiej, rozporządzające wykwalifikowanym aparatem technicznym.

Pozwalam sobie sądzić, że bardziej celowy byłby następujący sposób postępowania:

Na wiadomość o jakimkolwiek zdarzeniu, mającym charakter wypadku morskiego zarządziłby naczelnik inspekcji okrętowej przy Urzędzie Morskim w Gdyni lub Urzędzie Marynarki Handlowej w Gdańsku dochodzenia oraz zebranie lub zabezpieczenie dowodów — utrwalając zarazem w jak najbardziej ścisły sposób odpowiednią sytuację faktyczną (przez sporządzenie zdjęć fotograficznych, filmowych lub planów sytuacyjnych). Najdalej do dni trzech po wypadku przedstawiałby naczelnik inspekcji okrętowej zebrane przez siebie wyniki dochodzeń delegatowi Ministerstwa Przemysłu i Handlu celem złożenia wniosku o zwołanie Izby Morskiej, oraz przygotowanie opinii o przyczynie wypadku. Zarówno wniosek, jako też i opinię musiałby delegat Ministerstwa Przemysłu i Handlu przedłożyć przewodniczącemu Izby Morskiej w przeciągu 3 dni od otrzymania wyników dochodzeń ze strony naczelnika inspekcji okrętowej. Przewodniczący Izby Morskiej miałby obowiązek zwołać Izbę najdalej do dni 7 po otrzymaniu wniosku i opinii delegata, zawiadamiając zarazem o tym interesowane strony, a przede wszystkim armatora lub maklera statków, wchodzących w grę. Materiał dochodzeń oraz opinia delegata Ministerstwa Przemysłu i Handlu mogłyby być przeglądane przez strony celem przygotowania się do rozprawy przed Izbą. Rozprawa rozpoczynałaby się od odczytania sprawozdania i opinii delegata o przebiegu i przyczynach wypadku — po czym następowałyby wnioski zainteresowanych stron co do uzupełnienia postępowania dowodowego. Po przeprowadzonym postępowaniu dowodowym omawiane byłyby jego wyniki zarówno przez strony, jak i delegata Ministerstwa Przemysłu i Handlu. W ten sposób Izba Morska miałaby sposobność przeprowadzić nie tylko szczegółowe postępowanie dowodowe, lecz również wysłuchać ścierających się opinij, starannie przygotowanych pod względem argumentacji faktycznej i prawnej, a to z uwagi na znane zawczasu stronom wyniki dochodzeń oraz opinij delegata Min. Przemysłu i Handlu. W obecnym stanie rzeczy orzeczenie Izby Morskiej opiera się przeważnie na wynikach postępowania dowodowego, które wykazywać może luki skutkiem niemożliwości przeprowadzenia niektórych dowodów z powodu np. wyjazdu świadka. Nie ulega wątpliwości, że orzeczenie Izby Morskiej zapadłe po starciu się rozmaitych opinij faktycznych i prawnych, zyska na swej wadze i słuszności, stanowiąc tym bardziej dojrzałe i pogłębione zapatrywanie Izby Morskiej o istotnych przyczynach wypadku.

Jest rzeczą oczywistą, że przy realizacji tego planu przeniósłby się punkt ciężkości na osobę delegata Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Delegatem tym musiałaby być osoba zupełnie niezależna od administracji morskiej i niczym z nią nie związana. Nominacja delegata następowałaby przez decyzję Pana Ministra Przemysłu i Handlu spośród osób posiadających dostateczne doświadczenie praktyczne a również i przygotowanie teoretyczne w dziedzinie badań wypadków morskich. Najlepiej nadawaliby się na to stanowisko wysłużeni kapitanowie marynarki handlowej, posiadający za sobą wiele lat pływania, oraz wszechstronną praktykę nawigacyjną, techniczną i pilotową. Otrzymując stałe uposażenie miesięczne z budżetu Ministerstwa Przemysłu i Handlu miałby delegat środki oraz wolny czas dla uzupełniania swych wiadomości drogą bacznej obserwacji judykatury obcej oraz zaznajamiania się z pracami naukowymi w tej dziedzinie. Całkowita niezależność delegata od administracji morskiej jest konieczną z tego powodu, że przyczyną wypadku morskiego mogą być usterki urządzeń pomocniczych służących żegludze, lub wady organizacji służby pilotowej, a więc błędy w tych dziedzinach, które wchodzą w zakres administracji morskiej.

Delegat Ministerstwa Przemysłu i Handlu wyposażony w całkowitą niezależność materialną i funkcyjną mógłby oddać cenne usługi w postaci swych starannie wypracowanych opinij o przyczynach wypadku morskiego, która to opinia ze swej strony ułatwiałaby w dużym stopniu rozprawę przed Izbą Morską, wskazywałaby jej właściwy kierunek co do postępowania dowodowego, a zarazem pozwalałaby zainteresowanym stronom na pełne przygotowanie obrony ich praw. Orzeczenia Izby Morskiej, opierające się na wynikach szybko przeprowadzonego postępowania dowodowego, oraz przemyślanej opinii delegata i wywodach stron — postawiłyby niewątpliwie port gdyński w rzędzie tych portów, których judykatura w dziedzinie wypadków morskich ma najlepsze imię i zyskuje powszechne zaufanie.

Dr Tadeusz Bierowski.



ZEBRANIE PLENARNE I POSIEDZENIA SEKCYJ NASZEJ IZBY.

IX zwyczajne Plenarne Zebranie Izby, które pierwotnie miało się odbyć w dniu 29 października, zwołane zostało na dzień 19 listopada o godz. 10,30 w sali posiedzeń Izby przy ul. 10 Lutego 24.

Posiedzenie sekcji Żeglugowo - Portowej wyznaczone zostało na dzień 17 listopada o godzinie 18, posiedzenia zaś sekcyj na dzień 18 listopada przemysłowej o godz. 10.45, a handlowej o godz. 15,30.

DOROCZNE ŚWIĘTO LICEUM HANDLOWEGO W GDYNI.

Z okazji dorocznego Święta Liceum Handlowego naszej Izby w Gdyni odbyła się w dn. 10 listopada uroczysta akademia, którą zagaił Prezes Izby p. Stanisław Tor. Uroczystość licealną zaszczycili swą obecnością p. Komisarz Rządu m. Gdyni mgr pr. Franciszek Sokół, dyrektor Urzędu Morskiego inż. S. Łęgowski, Prezes Sądu Okręgowego p. J. Czarliński. dyrektor Izby dr J. Kulikowski, szereg przedstawicieli sfer gospodarczych Gdyni oraz liczne grono rodziców i opiekunów uczni Liceum.

Na program obchodu złożyły się przemówienia radcy Izby p. Juliana Rummla, jako przewodniczącego Rady Opiekuńczej Liceum Handlowego, p. o. dyrektora Liceum p. Aleksandra Szulca i wykład prof. Liceum p. B. Żórawskiego pt. „Perspektywy rozwoju stosunków handlowych z Ameryką Łacińską", oraz występy wokalno-muzyczne młodzieży Liceum Handlowego pod hasłem „Wyprawa Kolonialna". Przemówienie p. dyr. A. Szulca, jako przedstawiające dokładnie rozwój i stan obecny Liceum Handlowego podajemy poniżej in extenso w dziale „Szkolnictwo zawodowe".

WYNIKI AKCJI POMOCY ZIMOWEJ W GDYNI W ROKU 1936/37.

W związku z rozpoczęciem w Gdyni akcji pomocy zimowej w nadchodzącym sezonie podajemy poniżej dane, odnoszące się do tej akcji, przeprowadzonej w okresie zimowym roku 1936/37. Rozmiary akcji tej są ściśle uzależnione od ilości bezrobotnych, potrzebujących pomocy. Liczba bezrobotnych głów rodzin zarejestrowanych w Biurze Pośr. Pracy przy Ekspozyturze Wojew. Biura Funduszu Pracy w Gdyni nie jest stała, waha się i to dość znacznie z miesiąca na miesiąc.

Liczba bezrobotnych na koniec roku w okresie 6 ostatnich lat (na podstawie danych z Rocznika Statystycznego Gdyni 1936—1937) przedstawia się następująco:

Rok	Liczba bezrobotnych
1931	3,300
1932	3,966
1933	2,817
1934	7,300
1935	5,639
1936	9,587

W okresach kwartalnych, na koniec kwartałów liczba bezrobotnych się zmienia i wynosi mianowicie:

	w r. 1936	w r. 1937
31 III	8,525	8,666
30 VI	4,647	5,869
30 IX	3,958	4,652
31 XII	9,587	—

Zestawienie kwot preliminowanych przez Komitet Obywatelski Pomocy Zimowej oraz zebranych przedstawia się następująco:

Grupy ofiarodawców	Preliminowano	Zebrano
Ogółem	**070,507,—**	**384,176,03**
Świat pracy	100,000,—	99,093,10
Właściciele budynków . .	24,000.—	9,866,94
Właściciele gruntów . . .	22,570,—	4,950,33
Wolne zawody	27,000,—	8,955,99
Przeds. przemysł.-handl. .	73,000,—	44,745,30
Spółki	250,000,—	206,732,94
Imprezy, zbiórki itp. . . .	10,000,—	8,426,78
Procenty	500,--	1,404,65

Stosunek kwot zebranych do preliminowanych stanowi 75,8%. Świat pracy wpłacił 99,1% kwoty preliminowanej. Spółki wpłaciły 82,7% tej kwoty, przedsiębiorstwa przemysłowe i handlowe dały 61,3% kwoty preliminowanej. Właściciele budynków wpłacili 41,1%, wolne zawody 33,2%, właściciele gruntów (nie rolnych) — 21.9%.

Warto również wykazać jaki jest stosunek ofiar poszczególnych grup ofiarodawców do

ogólnej kwoty zebranej. Otóż świat pracy dał 25,8%, spółki — 53,8%, przedsiębiorstwa przemysłowe i handlowe — 11,6%, właściciele budynków — 2,6%, wolne zawody — 2,3%, właściciele gruntów — 1,3%, imprezy i zbiórki — 2,2%, procenty 0,4%, razem więc 100,0%.

Przechodzimy do drugiej strony zagadnienia — do wydatków Komitetu Pomocy Zimowej.

Napływ bezrobotnych, żądających pomocy, był bardzo duży. Należało przeprowadzić selekcję i wybrać istotnie najbardziej potrzebujących pomocy.

W okresie od grudnia 1936 r. do maja 1937 r. z pomocy zimowej korzystało przeciętnie miesięcznie 4.157 głów rodzin, z tego w grudniu 2.772, w styczniu — 3.646, w lutym — 4.842, w marcu — 5.474, w kwietniu — 4.786, w maju — 3.423. Korzystających z pomocy podzielono na cztery grupy według wielkości rodzin. Liczba przeciętna miesięczna każdej z grup przedstawia się następująco:

samotni	1.816
małe rodziny	1.165
średnie rodziny	967
duże rodziny	209

Korzystało więc z pomocy zimowej średnio miesięcznie ok. 10.300 osób.

Bezrobotni otrzymywali świadczenia od komitetu wyłącznie w naturze, w postaci chleba, ziemniaków, węgla i słoniny. Normy te były bardzo szczupłe, a przedstawiały się następująco (w stosunku miesięcznym):

	Chleb	Ziemniaki	Węgiel	Słonina
Samotny	15 kg	25 kg	50 kg	1 kg
Mała rodz. (osób 2—3) . .	24 „	50 „	50 „	1½ „
Średnia rodz. (osób 4—5)	48 „	75 „	75 „	2 „
Duża rodz. (osób 6 wzwyż)	56 „	100 „	100 „	2½ „

Poza tym dla dzieci wydawano mleko, jednak w małych ilościach.

W wyniku akcji rozdawniczej wydano w okresie 6 miesięcy pomocy zimowej następujące ilości produktów z podaniem ich wartości ogólnej (najważniejsze):

Produkty	Waga w kg	Wartość w zł
Węgla	1,106,260	20,396,05
Mąki na wypiek chleba .	504,462	216,200,43
Ziemniaków	642,475	31,809,73
Drzewa (w m³)	390	3,267,50
Ryżu	32,326	16,162,75
Słoniny	12,950	20,844,85
Smalcu	10,301	21,642,10

Celem usprawnienia działalności Sekcji Rozdzielczej oraz udogodnienia bezrobotnym pobierania świadczeń zastosowano zasadę dekoncentracji rozdawnictwa świadczeń pomocy zimowej, uruchomiając cztery punkty rozdzielcze w dzielnicach Grabówek, Chylonia, Obłuże i Mały Kack. W ten sposób uniknięto wielkiego skupienia bezrobotnych przy biurze Sekcji Rozdzielczej na Grabówku, jak to było praktykowane w latach poprzednich.

Poza pomocą bezrobotnym w postaci świadczeń w naturze Komitet Obywatelski Pomocy Zimowej zajmował się dożywianiem dzieci, co kosztowało ogółem zł 95.498,56.

Uważając za najwłaściwszy sposób pomocy bezrobotnym udzielenie im pracy, Komitet zatrudniał pewną niewielką ilość bezrobotnych. na co wydano ogółem zł 7.980,—.

Zestawiamy wydatki i dochody Akcji Pomocy Zimowej w Gdyni.

Wydatki były następujące:

bezrobotni — wartość świadczeń	zł	417.139,93
dożywianie dzieci	zł	95.498,56
zatrudnianie bezrobotnych	zł	7.980,—
		520.618,49
administracja	zł	17.125,53
Ogółem wydatki	zł	537.744,02

Dochody były następujące:

Wartość ofiar w naturze	zł	47.470,02
Ofiary gotówkowe i Fundusz Pracy	zł	442.048,07
Ogółem dochody	zł	489.518,09

Zestawiając wydatki i dochody, otrzymamy niedobór zł 48.225,93, którym Komitet zamknął swą akcję za rok 1936/37. Niedobór ten zostanie częściowo pokryty wpływami spodziewanymi od władz centralnych, częściowo zaś z akcji finansowej w roku 1937/38.

Bolesław Polkowski.

ODDANIE DO UŻYTKU PUBLICZNEGO HALI TARGOWEJ W GDYNI.

W dniu 11 listopada odbyło się poświęcenie i oddanie do użytku hali targowej w Gdyni.

Hale jako całość zwrócone są frontem do ul. Mościckich. Wybudowano 3 hale: halę łukową dla jarzyn, owoców i nabiału, długości 70,41 m, szerokości 40,41 m, powierzchni 2.845 m²; halę mięsną, długości 64,12 m, szerokości 30 m, powierzchni 1.923 m². halę rybną długości 30,41 m, szerokości 19 m, powierzchni 577 m².

Ogólna powierzchnia hal w rzucie parteru wynosi 5.345 m², co stanowi do powierzchni placu 36 proc. Hale zostały podpiwniczone, a ogólna powierzchnia piwnic wynosi 5.142 m², w tym powierzchnia chłodni wraz z maszynowniami i korytarzami wynosi 1.999 m². Ponieważ doprowadzenie bocznicy kolejowej na teren hal byłoby połączone z koniecznością przezwyciężenia poważnych trudności technicznych (różnica poziomów), postanowiono wybudować połączenie tunelowe w poziomie piwnic. Połączenie tunelowe jest przewidziane w projekcie, a realizacja jego nastąpi po stwierdzeniu konieczności.

Ta wielka nowa inwestycja Zarządu m. Gdyni przyczyni się niewątpliwie do normalizacji warunków zaopatrywania Gdyni w artykuły żywnościowe. Będzie to miało znaczenie nie tylko dla usprawnienia handlu detalicznego, lecz również dla dostaw hurtowych.

ODPRAWY POCZTY DO POŁUDN. AMERYKI (Brazylia, Argentyna, Chili, Paragwaj, Urugwaj) za czas od 19 XI do 8 XII 1937 roku.

Data odprawy	Statkiem	Z portu	Ostateczny czas nadania przesyłek
19 XI	Kościuszko	Gdynia	19 XI godz. 10,50
22 XI	Cap Arcona	Hambourg	22 XI „ 10,50
24 XI	Arlanza	Cherbourg	24 XI „ 10,50
1 XII	Highl. Princ.	Boulogne	1 XII „ 10 50
8 XII	Oceania	Napoli	7 XII „ 22,15

ODPRAWY POCZTY DO STANÓW ZJEDN. PÓŁNOCNEJ AMERYKI za czas od 17 XI do 7 XII 1937.

Data odprawy	Statkiem	portu	Ostateczny czas nadania przesyłek
17 XI	Europa	Bremerhaven	17 XI godz 22,15
18 XI	„	Cherbourg	18 XI „ 22,15
21 XI	Queen Mary	„	21 XI „ 22,15
22 XI	„ „	„	22 XI „ 22,15
23 XI	Hamburg	Bremerhaven	23 XI „ 22,15
24 XI	„	Cherbourg	24 XI „ 22,15
27 XI	Normandie	Le Havre	27 XI „ 22,15
28 XI	Batory	Gdynia	28 XI „ 21,00
29 XI	Normandie	Le Havre	29 XI „ 22,15
30 XI	Washington	„	30 XI „ 22,15
1 XII	Hansa	Cherbourg	1 XII „ 22.15
6 XII	Europa	Bremerhaven	6 XII „ 22.15
7 XII	„	Cherbourg	7 XII „ 22,15



KOMUNIKACJA Z AMERYKAŃSKIM BRZEGIEM PÓŁNOCNEGO PACYFIKU.

Firma Rummel i Burton uzyskała niedawno agenturę Linii — Interocean Line, należącej do jednego z największych norweskich przedsiębiorstw żeglugowych Westfal—Larsen & Co w Bergen na Polskę i na Wolne Miasto Gdańsk.

Interocean Line utrzymuje regularną komunikację pomiędzy portami zachodniego wybrzeża północnego Pacyfiku, zaczynając od Wankuweru i zawijając do szeregu różnych portów, między innymi do San Francisco i Los Angelos. Z tych portów statki linii idą bezpośrednio do Europy przez Kanał Panamski. Linia jest utrzymywana za pomocą współczesnych statków motorowych o szybkości 16 węzłów i więcej, posiadających pomieszczenia chłodnicze, w których między innymi przewozi się do portów Europy znaczne ilości owoców kalifornijskich — świeżych i suszonych.

Statki linii posiadają pewną ilość dobrze urządzonych kabin pasażerskich cieszących się wielkim wzięciem u tej publiczności, która unika zgiełku wielkich okrętów, a woli podróżować morzem dla samej przyjemności podróżowania morzem.

Na razie ładunki z Gdyni i do Gdyni w jej komunikacji z Pacyfikiem muszą być przeładowywane w jednym z portów kontynentu, z którymi utrzymuje komunikację Żegluga Polska, lecz jeśli ilości towaru będą dostateczne nie jest wykluczona możliwość ustalenia bezpośredniej komunikacji z Gdynią.

TARYFA ZA TRYMOWANIE WĘGLA W ANGLII.

Według doniesień z Anglii prowadzone od pewnego czasu w Londynie rokowania, dotyczące podwyższenia taryfy trymowania węgla zostały obecnie ukończone. Dotychczasowy „National Coal Trimming Tariff“ przewidywał rabat 40% od ustalonych dla poszczególnych portów stawek. W związku z podwyżką płac angielskich robotników portowych, która jak wiadomo wywołała wzrost kosztów wyładowania postanowiono teraz, że z ważnością od 15 listopada rabat będzie wynosił tylko 33,1/3%. Zwyżka zatem kosztów trymowania wynosi 6,2/3%.

OBROTY PORTÓW HOLENDERSKICH W TRZECH KWARTAŁACH RB.

Obroty Rotterdamu, który dzięki dużemu przeładunkowi towarów masowych wysunął się na pierwsze miejsce w grupie portów kontynentalnych (Rotterdam, Antwerpia, Hamburg) w dalszym ciągu w szybkim tempie wzrastają. Mianowicie w pierwszych 9 miesiącach rb. obroty portowe wyniosły 19,8 mil. ton, co w porównaniu z takimże okresem roku ubiegłego (17 mil. ton) — daje nadwyżkę — 2,8 mil. ton. Wzrosła równocześnie ilość stat-

ków zawijających do Rotterdamu o 1.587 jednostek. Drugi duży port holenderski Amsterdam notuje również nadwyżkę obrotów portowych, jednakże nieznaczną, bo wynoszącą 119 tys. ton i 197 statków więcej jak w ubiegłym roku.

WAHANIA KURSÓW AKCYJ TOWARZYSTW ŻEGLUGOWYCH.

W związku z ostatnio zanotowaną tendencją, jaka ujawniła się na niektórych rynkach frachtowych, wywołując zaniepokojenie sfer żeglugowych oraz posiadaczy udziałów w interesach armatorskich, nie od rzeczy będzie przytoczenie linii zwyżkowego kształtowania się kursu akcyj w ostatnim okresie według amsterdamskiego rynku papierów wartościowych. Mianowicie, kiedy w styczniu br. indeks akcyj żeglugowych wynosił 87,6 (r. 1930—100) to w połowie roku (czerwiec) wynosił on już 113,8, a we wrześniu br. 132,6. Widzimy więc wzrost wartości akcyj bardzo znaczny, zwłaszcza porównując indeksy z poprzedniego roku, gdzie we wrześniu wynosił on tylko 38,6. Zwyżkowanie wskaźnika kursu akcyj żeglugowych w bieżącym roku nie było jednostajne, gdyż w miesiącu czerwcu zaznaczył się pewien spadek wynoszący w porównaniu z poprzednim miesiącem 1,6. Dalsze wahanie nastąpiło we wrześniu, gdzie w porównaniu z sierpniem (142,9) — liczba najwyższa w br. — wskaźnik spadł o 10,3 punktów.

WSKRZESZENIE MINIMALNYCH STAWEK FRACHTOWYCH.

Jeszcze dwa lata temu walczono z katastrofalnie niskimi stawkami frachtowymi w przewozach morskich przy pomocy ustalenia dla nich minimalnych poziomów, dobrowolnie przyjętych przez armatorów. Dało się to przeprowadzić tylko na niektórych rynkach i to zapewne tylko dlatego, że okres dna kryzysu, czyli kompletnej stagnacji, już był minął.

Obecnie na rynku La Platy, na którym poprzednio działały stawki minimalne, a które przez dłuższy czas nie były potrzebne wobec znacznej zwyżki frachtów, powstało nowe „gentlemen's agreement" — dobrowolne ustalenie między armatorami nieoficjalnej stawki minimalnej w wysokości 30 szylingów za tonę do portów Zjednoczonego Królestwa (Anglii). Umowa ta jest nawet w sprzeczności z niewypowiedzianą nigdy poprzednią, urzędową umową, ustalającą stawkę 25 szyl. za tonę w tymże kierunku.

Od września do końca października frachty La Platy spadły o całe 25 procent, wobec czego jednakże powyższe dobrowolne porozumienie armatorowie uważali za konieczne.

Przykład rynku La Platy jest ostrzegawczy. Należy mieć na względzie, że sytuacja na rynku frachtowym świata nie pokrywa się ściśle z sytuacją na rynku surowców i w handlu światowym. Jak dotąd ożywienie frachtowe poprzedzało i przewyższało poprawę rynku handlowego, będąc wywołane raczej zapoczątkowaniem wyścigu zbrojeń i chłonięciem tonażu dla celów paru nieoficjalnych wojen. Obecnie obserwujemy falowanie stawek frachtowych i na niektórych rynkach — spadek ich poniżej odpowiednika dla współczesnej ogólnej koniunktury handlowej, która wciąż się jednak nadal polepsza. Dla żeglugi jednakże wciąż jeszcze możliwe są niespodzianki i wahania stawek frachtowych, wobec czego, jak widać, kwestia stawek minimalnych jest znów najzupełniej realna, na razie w odniesieniu do niektórych odosobnionych rynków.

WYSTAWA WIEDZY I SZTUKI WODNEJ W LIEGE, W ROKU 1939.

W roku 1939, w związku z otwarciem na całkowitej długości kanału Alberta, łączącego Antwerpię wyłącznie na belgijskim terenie, z Lugdunem (Liege) w tym ostatnim mieście, które się staje wewnętrznym portem morskim Belgii o poważnym znaczeniu, otwarta zostanie wystawa pod nazwą „Wystawa wiedzy i sztuki wodnej", o charakterze międzynarodowym. Stoiska i pokazy obejmą wszystko co dotyczy rzek, kanałów, przypływów i odpływów, portów, rybołówstwa, oczyszczania wody, motorów hydraulicznych i urządzeń hydraulicznych, siłowni wodnych, chłodnictwa, żeglugi. Otwarcie wystawy rozpocznie się od przybycia kanałem Alberta łodzi podwodnych, należących do poszczególnych państw obcych, biorących udział w wystawie.

ROZWÓJ BUDOWNICTWA MAŁYCH MOTOROWCÓW.

Również w porcie naszym obserwujemy liczny udział w ruchu małych motorowców, przeważnie pod banderą holenderską. Są to statki o nośności 200—350 ton, na niektórych z nich szyper-kapitan, który jednocześnie jest właścicielem statku, mieszka i podróżuje z całą rodziną, — obraz analogiczny do istniejącego na barkach rzecznych, mających lub nie mających własnej maszynerii.

W chwili obecnej w Holandii buduje się wzgl. jest zamówionych około 50 takich stateczków, podczas gdy w ostatnim roku wykonanych ich tam było 10. Statki te zaczynają również obsługiwać porty angielskie, gdzie w przybrzeżnej żegludze ponad 1.300 statków takiej wielkości, lecz parowych, jest starszych wiekiem nad 25 lat. Natomiast motorowców takich tam jeszcze jest bardzo mało.

Rotterdamskiemu korespondentowi „Scandinavian Shipping Gazette" udało się zesta-

wić statystykę, dotyczącą tych motorowców. Było ich mianowicie w ruchu w latach:

	1929-30	1934-35	1935-36
Wielka Brytania	182	245	266
Holandia	207	505	528
Niemcy	307	458	512

Równocześnie na stocznie holenderskie napływają zamówienia obce, z Anglii i z Niemiec, w coraz większej ilości, na te statki.

Temat ten może być i dla nas interesujący ze względu na przyszłość Stoczni Gdyńskiej.

Wiadomości celne, eksportowe i importowe

KOMITET PRZYWOZOWY RADY HANDLU ZAGRANICZNEGO.

Tygodnik „Polska Gospodarcza“ podaje następujące szczegóły, odnoszące się do organizacji i zadań Komitetu Przywozowego R. H. Z.:

Zakres czynności opiniodawczych we wszystkich kwestiach, związanych z reglamentacją przywozu do polskiego obszaru celnego, z dokonywaniem podziału kontyngentów przywozowych, ustalonych przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu, jak również z dokonywaniem funkcyj technicznych w odniesieniu do wydawania pozwoleń przywozu — został powierzony Radzie Handlu Zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej (zarządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 28 X 1937 r.) Nawiasowo wspomnieć należy, iż powołana do życia w 1937 r. Rada Handlu Zagranicznego R. P. ma na celu współdziałanie w sprawach, dotyczących obrotu gospodarczego z zagranicą, i popieranie rozwoju handlu zagranicznego — poprzez: a) uzgadnianie stanowiska i koordynowanie działalności samorządów i organizacyj gospodarczych w dziedzinie handlu zagranicznego oraz ustalanie wspólnej opinii tych czynników w zakresie programu polityki handlu zagranicznego i jego realizacji, b) podejmowanie i wykonywanie zleconych przez władze państwowe i instytucje samorządowe czynności w zakresie handlu zagranicznego, c) wydawanie opinij na wezwanie władz lub z własnej inicjatywy we wszystkich sprawach, związanych z polityką administracyjną lub organizacją handlu zagranicznego. Statut Rady przewiduje, iż niezależnie od powołanych statutowo komitetów Rady, utworzonych do prowadzenia spraw, obejmujących zagadnienia o specjalnym zakresie (np. Komitet Traktatowy, Morski, Organizacji Wywozu, Dewizowo-Rozrachunkowy), w razie przekazania R. H. Z. spraw, dotyczących organizacji i reglamentacji przywozu — zostanie utworzony Komitet Przywozowy z tym, że działalność swą rozpocznie na zlecenie Ministra Przemysłu i Handlu, który określi warunki (uprawnienia). na jakich Komitet ten wykonywać będzie zlecone mu czynności.

Zarządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 28 X br. powierza wspomniane funkcje opiniodawcze i wykonawcze Radzie Handlu Zagranicznego R. P., a regulamin Komitetu Przywozowego R. H. Z., stanowiący integralną część tegoż zarządzenia, określa szczegółowo zakres kompetencji Komitetu i jego strukturę. t. zn. normy, które warunkują pełnienie tych funkcyj przez Komitet.

Regulamin Komitetu Przywozowego Rady H. Z. wyszczególnia między innymi: a) zakres działalności Komitetu, b) skład (strukturę), c) organa, d) kompetencję zebrań plenarnych. podkomitetów i regionalnych komitetów przywozowych, oraz e) funkcje techniczne doręczania pozwoleń przywozu Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

Do zakresu działalności Komitetu Przywozowego należy opracowywanie i przedstawianie Ministrowi Przemysłu i Handlu wniosków opiniodawczych w sprawach reglamentacji przywozu, podziału kontyngentów przywozowych oraz dokonywanie wszelkich czynności w związku z wydawaniem pozwoleń przywozu. Wnioski w sprawach reglamentacji przywozu może stawiać Komitet na żądanie Ministra Przemysłu i Handlu lub z własnej inicjatywy.

W skład Komitetu Przywozowego wchodzą następujący członkowie samorządu gospodarczego: z grupy przemysłowo-handlowej — Związek Izb Przemysłowo-Handlowych R. P., rozporządzający 10 głosami, Izba Handlu Zagranicznego w Gdańsku — 2 głosami, Centralny Związek Przemysłu Polskiego R. P. — 1 głosem, Centralny Związek Średniego i Drobnego Przemysłu R. P. — 1 głosem, Stowarzyszenie Kupców Polskich w Warszawie — 1 głosem, Związek Spółdz. Spożywców R. P. „Społem“ w Warszawie — 1 głosem, Centrala Związku Kupców w Warszawie — 1 głosem. z grupy rolniczej — Związek Izb i Organizacyj Rolniczych R. P., rozporządzający 6 głosami, z grupy rzemieślniczej — Związek Izb Rzemieślniczych R. P. — 2 głosami.

Członkowie Komitetu, wymienieni wyżej, wyznaczają swoich delegatów, których liczba może nie odpowiadać liczbie rozporządzalnych przez nich głosów.

Organami Komitetu są: plenarne zebranie, prezydium, dyrektor biura Komitetu. komisja rewizyjna, podkomitety oraz regionalne komitety przywozowe.

Powierzone Komitetowi funkcje opiniodawcze i wykonawcze należą do właściwości plenarnych zebrań Komitetu, których uchwały zapadają zwykłą większością głosów, natomiast w razie równości tychże — rozstrzyga głos przewodniczącego. Na czele Komitetu stoi prezes i jego 3 zastępców. Uchwały zebrania plenarnego wykonuje dyrektor biura Komitetu, powoływany i zwalniany przez Prezydium Rady Handlu Zagranicznego R. P. na wniosek Prezydium Komitetu Przywozowego. Jednakże powoływanie i zwalnianie dyrektora Komitetu wymaga zatwierdzenia przez Ministra Przemysłu i Handlu. Dyrektor biura Komitetu bierze udział we wszystkich posiedzeniach Komitetu z głosem doradczym. Biuro Komitetu wykonuje prace przygotowawcze i wykonawcze, wynikające z zakresu działań Komitetu, nad sprawnością których czuwa dyrektor biura i za co jest odpowiedzialny wobec prezesa Komitetu.

Z różnorodności kontyngentów, projektowaniem podziału których zajmuje się Komitet, wynika konieczność powoływania podkomitetów o charakterze stałym lub niestałym dla badania lub rozstrzygania poszczególnych zagadnień z dziedziny przywozu niektórych artykułów, czy też ich dystrybucji. Regulamin Komitetu przewiduje tworzenie takich podkomitetów spośród członków Komitetu, a nawet dokooptowywanie rzeczoznawców z głosem doradczym. Uchwały podkomitetów mają charakter opiniodawczy dla zebrania plenarnego Komitetu, o ile uprzednio nie przelało ono swoich uprawnień na dany podkomitet.

Biorąc pod uwagę, iż projektowanie podziału kontyngentów następuje indywidualnie, imiennie wprost na firmę lub regionalnie, t. zn. przydział globalny dla każdego rejonu, objętego działalnością każdej izby przemysłowo - handlowej, co wynika zresztą z charakteru dystrybuowanego artykułu, regulamin Komitetu operuje dwoma pojęciami kontyngentów: indywidualnych, których podział projektuje sam Komitet, i regionalnych, dla których podziału w terenie izb przemysłowo-handlowych przewiduje regionalne komitety przywozowe.

W skład każdego regionalnego komitetu przywozowego (przy każdej z izb) wchodzą dwaj miejscowi, dla danego okręgu, przedstawiciele handlu, dwaj — przemysłu, jeden — rolnictwa i jeden — rzemiosła, wzgl. ich zastępcy. Ze względu na specyficzną strukturę gospodarczą niektórych okręgów izbowych, regulamin przewiduje możność odchyleń od tej zasadniczej struktury, a to na mocy uchwały plenarnego zebrania Komitetu. Regionalne komitety przywozowe obradują pod przewodnictwem dyrektora (lub jego zastępcy) właściwej izby przemysłowo-handlowej. I w tym wypadku, analogicznie jak i w Komitecie Przywozowym R. H. Z., uznaje się ewentualność zaproszenia rzeczoznawcy z głosem doradczym. Tryb projektowania miejscowego podziału zostaje ujęty w ramy regulaminu regionalnego komitetu przywozowego, który uchwala plenarne zebranie Komitetu.

Część ostatnia regulaminu mówi o doręczaniu pozwoleń przywozu zainteresowanym importerom. Właściwie paragrafy te fiksują od strony instytucji opiniodawczej w zakresie kontyngentowym stan rzeczy, stworzony drogą bezpośrednich zarządzeń Ministerstwa Przemysłu i Handlu wobec działającej dotychczas na tym odcinku handlu zagranicznego Centralnej Komisji Przywozowej. Droga, którą dostaje się pozwolenie przywozu do rąk importera, jest zależna od rodzaju kontyngentu, opiniowanego do podziału, a mianowicie indywidualnego, bądź regionalnego. Pozwolenia przywozu, będące udziałem kontyngentu, przydzielonego przez Komitet Przywozowy R. H. Z. wprost firmie (kontyngent indywidualny), są doręczane przez tenże Komitet, natomiast wynikające z przydziału z kontyngentu regionalnego, a więc opiniowane przez regionalne komitety przywozowe — są doręczane przez izby przemysłowo-handlowe, przy których dany komitet regionalny działa, importerom swojego rejonu.

Wydawanie pozwoleń przywozu z podziałów regionalnych odbywa się pod pieczą i odpowiedzialnością dyrektorów Izb. Dotyczy to również i W. M. Gdańska, gdzie do doręczania pozwoleń na artykuły, rozdzielane regionalnie, została upoważniona Izba Handlu Zagranicznego Gdańska. Na terenie rejonu Izby Przemysłowo-Handlowej w Warszawie, dla niestwarzania 2 instytucyj o podobnym zakresie czynności, wszelkie pozwolenia przywozu doręcza biuro Komitetu Przywozowego R. H. Z.

EKSPORT ZA POŚREDNICTWEM EKSPEDYTORÓW I AGENTÓW.

W wyroku z dnia 14 IX 1937 r. L. Rej. 421/35 Najwyższy Trybunał Administracyjny ustalił tezę, że „eksport wykonany przez ekspedytora, czy też agenta działającego nie na rachunek własny, lecz na rachunek osoby sprzedającej towar — będzie zawsze eksportem bezpośrednim — w rozumieniu przepisów art. 3 p. 15 ustawy o państw. podatku przemysłowym“; tego rodzaju eksport korzysta zatem z całkowitego zwolnienia od podatku obrotowego pod warunkiem udowodnienia go prawidłowo prowadzonymi księgami handlowymi oraz przedstawienia dowodów stwierdzających fakt eksportu.

Uzasadniając powyższy wyrok, N. T. A. powołał się na swój poprzedni wyrok z dnia 13 V 1936 r. L. Rej. 10273/34, w którym stanął na stanowisku, że przepis art. 3 p. 15 ustawy o państwowym podatku przemysłowym — wyłącza od zwolnienia podatkowego obroty z eksportu, dokonanego przez osoby trzecie, z wyjątkiem wspólnych biur sprzedaży.

W cytowanym wyroku z dnia 14 IX 1937 r. N. T. A. wyraził zapatrywanie, że za takie trzecie osoby nie można jednakże — w rozumieniu powołanego przepisu art. 3 p. 15 ustawy — uważać osób, które wprawdzie przedsiębiorą czynności, powodujące przejście towaru eksportowanego za granicę Państwa Polskiego, we własnym imieniu — jednak czynności tych dokonują na rachunek właściwego eksportera (a więc np. ekspedytorzy, agenci itp.)

Współdziałanie bowiem takich trzecich osób ogranicza się jedynie do pewnych świadczeń i usług na rzecz osoby dającej zlecenie i nie może mieć wpływu na charakter danej transakcji eksportowej, z której ekwiwalent uzyskuje jedynie osoba dająca zlecenie.

NOWE ROZPORZĄDZENIE MINISTRA SKARBU O ZNIŻKACH CELNYCH I ZWOLNIENIACH OD CŁA.

Z dniem 1 XI 1937 r. weszło w życie nowe ogólne rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 27 X 1937 r. o zniżkach celnych i zwolnieniach od cła. Zastąpi ono obowiązujące dotychczas rozporządzenie z dnia 22 IV 1937 r. (z późniejszymi uzupełnieniami). Moc obowiązująca nowego rozporządzenia trwać będzie do dnia 30 IV 1938 r. włącznie.

W stosunku do obowiązującego dotychczas rozporządzenia zanotować należy m. in. następujące zmiany:

W wykazie nr 1 (zniżki lub zwolnienia stosowane na podstawie pozwoleń Ministra Skarbu, na warunkach w tych pozwoleniach przewidzianych):

A) — wprowadzone zostały cła zniżone, w %% cła normalnego (autonomicznego), wzgl. zwolnienia od cła, na następujące towary:

grupa 11 i z grupy 23, pozycje tar. celn. 254, 255, 256 i 258 — ryby, skorupiaki, mięczaki, — ich przetwory — do przerobu na mączkę rybną — bez cła;

B) — zmieniono dotychczasowy tekst przez opuszczenie klauzul: „do celów przemysłowych“, „do przerobu fabrycznego“, „do wyrobu barwników“ — przy postanowieniach ustalających cło zniżone, względnie zwolnienie od cła na: pestki chleba świętojańskiego (z poz. 23 p. 1), fenetydynę (poz. 399 z p. 6), indygo (z poz. 403), materiały plastyczne (poz. 488 p. 1 z lit. „a“ oraz p. 2 z lit. „a“), elektrody z masy węglowej i z masy grafitowej (z poz. 1124 p. 1 oraz p. 2);

skreślenie tych klauzul pozwoli na niezarządzanie przez władze celne kontroli zużycia towarów, która odbywa się na koszt strony.

C) — rozszerzono podstawę prawną dla zwalniania od cła inwentarza statków przeznaczonych na rozbiórkę w ten sposób, aby ewentualnie mogły być zwalniane od cła również urządzenia kajutowe i kuchenne.

W wykazie nr 3 (zniżki lub zwolnienia stosowane przez urzędy celne bez osobnych na to pozwoleń lub zaświadczeń):

A) — wprowadzone zostały cła zniżone w %% cła normalnego na następujące towary:

poz. 60 p. 4 uwaga 3 — pomarańcze gorzkie t. zw. „grape-fruits“ sprowadzane przez porty polskiego obszaru celnego w okresie od dnia 1 XII 1937 r. — 60% (cło norm. morskie 65 zł od 100 kg);

poz. 82 z p. 4 ew. uwagi 1 i 2 — pieprz czarny i pieprz biały — 30% (cło norm. 550 zł do 750 zł od 100 kg);

poz. 1085 z p. 10 lit. „c“ I — kotły żeliwne emaliowane, stanowiące wewnętrzną część autoklanów i mieszarek, o średnicy wewnętrznej 800 mm i więcej — 20% (cło norm. 200 zł od 100 kg);

poz. 1101 z p. 11 — blaszki sztancowane do wyrobu rdzeni transformatorowych, wyrobione ze stopów stali z niklem o wadze sztuki powyżej 20 g do 250 g — 6% (cło norm. 4000 zł od 100 kg);

B — przeniesiono z wykazu nr 1 do wykazu nr 3 i obniżono cło zniżone (dotychczas 10%) na wina winogronowe niemusujące o mocy alkoholu 16° i mniej (poz. 280 p. 1 lit. „a“ oraz „b“), przekazywane pod węzłem podatku spożywczego, do przerobu w wytwórniach octu lub winiaku. Cło zniżone wynosi obecnie: w cysternach — 7% (cło norm. 200 zł od 100 kg), w balonach, gąsiorach, beczkach — o pojemności 50 l. i więcej — 6% (cło norm. 240 zł od 100 kg).

Pozwolenia Ministra Skarbu na zastosowanie cła zniżonego bądź zwolnienie od cła, wydane na podstawie poprzedniego ogólnego rozporządzenia (z dnia 22 IV 1937 r. z późniejszymi uzupełnieniami) oraz pozwolenia wydane na podstawie rozporządzenia z dnia 23 II 1937 r. — zachowują swą ważność do dnia 30 IV 1938 r. włącznie, jeżeli dotyczą towarów wyszczególnionych w wykazie nr 1 nowego rozporządzenia — w tych przypadkach cło zniżone lub zwolnienie od cła stosuje się według norm ustalonych w nowym rozporządzeniu. Nie dotyczy to jednak pozwoleń Ministra Skarbu na zastosowanie cła zniżonego przy przywozie części zamiennych do samochodów, motocykli i ciągówek (z grup tar. cel. 65, 66, 67, 69, 70 i 71); pozwolenia te wydane na podstawie rozporządzenia z dnia 22 IV 1937 r. tracą swą ważność z dniem wejścia w życie nowego rozporządzenia, t. j. 1 XI 1937 r.

ŚWIADECTWA POCHODZENIA, WYSTAWIANE PRZEZ URZĘDY CELNE SĄ WOLNE OD OPŁAT STEMPLOWYCH.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu w piśmie z dnia 3 listopada L. MP. XIII-4a/3, wystosowanym do Urzędu Morskiego w Gdyni zawiadomiło, że świadectwa pochodzenia, wysta-

wiane przez Urzędy Celne wolne są od opłat stemplowych na mocy art. 160 p. 1 w związku z art. 142 p. 7 ustawy o opłatach stemplowych z dnia 1 VII 1926 r. (Dz. U. R. P. nr 64 z roku 1935, poz. 404). Sposób stosowania powyższych przepisów zawiera § 22 okólnika Ministerstwa Skarbu z dnia 28 V 1935 r. nr 15, poz. 361).

OBOWIĄZUJĄCE W ARGENTYNIE PRZEPISY W ZAKRESIE WYSTAWIANIA FAKTUR KONSULARNYCH.

W dniu 22 września rb. ogłoszony został tekst rozporządzenia Min. Skarbu. Postanowienia są następujące:

„Wobec sugerowania przez Urząd Kontroli Dewiz sposobów usunięcia trudności przy wizowaniu faktur konsularnych na towary sprzedane przez jedną firmę, a załadowane przez inną, i biorąc pod uwagę:

że regulamin o „Fakturach konsularnych“, zatwierdzony dnia 1 czerwca 1934 r., postanawia w art. 4, iż faktura konsularna winna być przedstawiona przez eksportera lub załadowcę do wizowania urzędowi konsularnemu w porcie załadowania;

że między innymi należy uwidocznić w tym dokumencie wartość towaru, co powoduje trudności w wypadku, gdy wchodzą w rachubę sprzedawcy, którzy nie posiadają swej siedziby w miejscu ekspedycji i którzy ze względu na charakter transakcji nie chcą podać załadowcy cen fakturowych;

że art. 7 tego regulaminu postanawia, iż jako część składowa faktury konsularnej winien być przedstawiony ponadto jeden egzemplarz wszystkich faktur handlowych, dotyczących towaru załadowanego, zgodnie z przepisami ustanowionymi w artykułach 29 do 31; Urząd Kontroli Dewiz uważa, że w tych wypadkach możnaby ominąć ustalenie wartości towaru w fakturze konsularnej w sposób, któryby pozwoliłby na tego rodzaju postępowanie;

że Generalna Dyrekcja Ceł informuje, iż z jej punktu widzenia sugerowane postępowanie nie nastręcza żadnych trudności; jednocześnie Generalna Dyrekcja Statystyki, jakkolwiek podaje, że niewymienienie wartości w fakturze konsularnej pozbawia ją cyfry niezbędnej dla celów związanych z jej pracami, uważa możliwość usunięcia tego braku w ten sposób, że zostanie jej przedłożona. razem z jedną kopią faktury konsularnej. jedna kopia faktury handlowej, zawierającej identyczne dane proponowane przez Urząd Kontroli Dewiz,

wobec tego Minister Rolnictwa postanawia:

Przy wizowaniu faktur konsularnych dotyczących towarów sprzedanych przez jedną firmę i załadowanych przez inną należy zastosować następujące postępowanie:

a) załadowca przedstawi w urzędzie konsularnym portu załadowania fakturę konsularną, wystawioną w formie przewidzianej w regulaminie, bez wymienienia wartości towaru, wyszczególniając w odnośnej rubryce:

„Declaro que la mercaderia ha sido vendida por la firma . . . . de . . . . . , razón por la cual el valor sera establecido con la faktura comercial que se extendera en otra localidad“.

(Deklaruję, że towar został sprzedany przez firmę . . . . w . . . . . . i z tego powodu wartość będzie podana w fakturze handlowej, która zostanie wystawiona w innej miejscowości).

W tym wypadku pozostawia się nie wypełnioną część formularza która jest przeznaczona na: „Declaración jurada del exportador o cargador“. (Oświadczenie zaprzysiężone eksportera lub załadowcy).

b) Ze swej strony, sprzedawcy winni przedłożyć w argentyńskim urzędzie konsularnym, kompetentnym dla ich siedziby, fakturę handlową, w której należy podać — niezależnie od danych ustalonych w obowiązującej reglamentacji - numer faktury konsularnej, do której winna być załączona, nazwę statku, banderę, port pochodzenia i datę wyjścia.

c) Faktura handlowa, wystawiona w sposób powyżej podany, winna być zawizowana zgodnie z postanowieniami, zawartymi w drugim ustępie art. 37 regulaminu o „Fakturach konsularnych“.

d) Importer winien przedłożyć wraz z fakturą handlową i konsularną z uwidocznionymi powyżej danymi, duplikat faktury konsularnej na zwykłym papierze, na podstawie której władze celne i skarbowe zezwolą na odprawę towaru.

e) Urzędy celne i skarbowe porównają duplikat faktury handlowej z oryginałem i z zaświadczeniem o zgodności kopii z oryginałem przekażą odnośny duplikat Dyrekcji Ceł wraz z jednym egzemplarzem faktury konsularnej do tego celu przeznaczonej.

ZAKAZ WYWOZU PSZENICY Z ARGENTYNY.

Rząd argentyński zakazał niedawno wywóz pszenicy i mąki, aż do nowych zbiorów, chcąc w ten sposób przez stworzenie dostatecznych rezerw przeciwdziałać ewentualnej zwyżce cen chleba. Obecnie z dniem 6 listopada złagodzono ten zakaz o tyle, że pewne ograniczone ilości pszenicy dozwolono wywozić do krajów sąsiednich. W związku z tym warto przytoczyć, że na 8 października rb. pozostawały w Argentynie do wywozu następujące ilości zbóż: pszenica i mąka pszenna 26,9 tys. ton, siemię lniane — 163 tys. ton, kukurydza — 2,8 mil. ton. Tegoroczny wywóz zbóż w porównaniu z zeszłorocznym (cyfry w nawiasach) wykazuje znaczną zwyżkę; wywieziono w 1937 r.: pszenica i mąka pszenna — 3,8 mil. ton (1,1 mil. ton); siemię lniane — 1,4 mil. ton (1,1 mil. ton); kukurydza — 7,4 mil. ton (5,8 mil. ton).

WYMIANA TOWAROWA POLSKO-FIŃSKA

Import z Polski do Finlandii wykazał w ciągu 9 miesięcy roku bieżącego wzrost ze 139 do 170 milionów Fmk., zaś eksport do Polski, wzrost niemal o 100%, bo z 7,9 do 13,7 milionów. W porównaniu z pozycją importu innych krajów zwyżka przywozu z Polski jest nieznaczna, zwłaszcza gdy zważyć, że cały import do Finlandii wzrósł w roku bież. o 50% do wysokości 6,7 miliardów Fmk. Poniższe dane ilustrują wymianę handlową polsko-fińską w porównaniu do roku ubiegłego:

Artykuł	styczeń-wrzesień 1937	styczeń-wrzesień 1936
	w Fmk.	
Zboże i produkty zbożowe	27.313.226	13.097.236
Pasze i otręby	23.331.792	45.159.108
Cukier	14.934.440	21.796.993
Przędza surowa	3.710.953	603.192
Nici, powrozy	2.402.449	321.819
Tkaniny	1.667.796	734.822
Różne wyr. włókiennicze	1.330.712	899.838
Dębina	8.336.792	4.152.217
Żelazo i wyroby metalowe	19.333.042	9.000.952
Maszyny i aparaty	884.125	124.953
Węgiel	42.009.101	25.917.787
Biel cynkowa	1.641.476	1.774.153
Chemikalia	13.013.666	6.663.737
Nawozy sztuczne	3.339.061	7.331.334
Guziki i artykuły inne	1.128.273	338.500
Ogółem	170.424.973	139.037.054

Z zestawienia wynika, że import zboża, przędzy surowej, nici, powrozów, tkanin, różnych wyrobów włókienniczych (trykotaże, berety, stożki), dębiny, żelaza, maszyn, węgla, chemikalij, guzików wzrósł. Natomiast cukier, biel cynkowa i nawozy sztuczne wykazują spadek wwozu.

Eksport Finlandii do Polski rozwinął się znacznie i obejmował następujące pozycje:

Artykuł	styczeń—wrzesień 1937	1936
	w Fmk.	
Nabiał	714.971	861.673
Drzewo i wyroby	733.226	230.084
Papier, celuloza	3.486.866	3.542.410
Skóry	1.113.033	333.478
Metale i wyroby metalowe	1.261.794	1.331.880
Ruda miedziana	1.767.300	423.400
Żywica	2.253.457	375.098
Ogółem	13.723.743	7.861.282

DOSTAWCY WĘGLA DO SKANDYNAWII.

Szwedzki „Finanstidningen" podaje następujące zestawienie dostaw węgla uskuteczniających przez Anglię, Niemcy i Polskę do krajów skandynawskich w ciągu pierwszych 7 miesięcy w latach 1933 i 1937 w 1000 ton.

Do		z Anglii	z Niemiec	z Polski
Szwecja	1933	163	29	196
	1937	262	53	193
Dania	1933	238	9	62
	1937	277	49	27
Norwegia	1933	79	2	66
	1937	137	21	34
Finlandia	1933	39	3	33
	1937	97	13	24
	1933	522	43	357
	1937	773	136	277

DYKTY POLSKIE I ZAGRANICZNE NA RYNKACH SYRII I LIBANU.

Dla zorientowania eksporterów polskich w zdolnościach odbiorczych rynku syryjskiego w zakresie dykt podajemy poniżej dane statystyczne, dotyczące importu dykt do Syrii—Libanu za rok 1936, w zestawieniu z odnośnymi cyframi za rok 1935, nadmieniając, iż po raz pierwszy wyodrębniono w wydawnictwach urzędowych import dykt z ogólnej sumy importu dykt i fornierów.

	Waga w kg 1936 r.	1935 r.	Wartość we fr. fr. 1936 r.	1935 r.
Polska	1.028.034	749.404	1.378.220	968.600
Rumunia	41.530	1.500	40.700	1.360
Austria	17.160	11.175	9.920	56.480
St. Zjedn.	17.066	—	24.440	—
Szwecja	15.340	325	18.700	420
Finlandia	10.688	—	12.300	—
Ekwador	6.084	—	6.160	—
Estonia	3.596	—	6.120	—
Francja	2.430	—	3.000	—
Niemcy	1.215	—	22.400	—
Razem	1.143.133	762.404	1.521.960	1.026.860

PRZEPISY O IMPORCIE PRÓBEK I WZORÓW DO INDYJ BRYTYJSKICH.

W celu usprawnienia wysyłki z Polski i dostaw na rynek Indyj Brytyjskich próbek i wzorów są następujące (w tłumaczeniu): podajemy poniżej treść rozporządzenia rządu Indyj, zawierającego odnośne przepisy. Zaznaczyć należy, że dotychczas w wielu wypadkach próbki nadsyłane bądź pod adresem Konsulatu R. P., bądź agentów handlowych nie odpowiadały wymaganiom rozporządzenia, które stosuje się nie tylko do Polski, ale również do innych krajów.

Przepisy dotyczące dopuszczania do Indyj Brytyjskich i reeksportu z Indyj próbek i wzorów są następujące (w tłumaczeniu):

I. IMPORT.

(i) Artykuły podlegające cłu.

1. Artykuły podlegające opłatom celnym, importowane z któregokolwiek z niżej wymienionych krajów*) w charakterze próbek i wzorów komiwojażerskich (bez względu na

*) do krajów tych zalicza się również Polskę.

to czy komiwojażer im towarzyszy czy też nie), są czasowo dopuszczane bez zapłaty cła, jakiemu podlegają, jeżeli za odnośne przedmioty składa się depozyt w gotówce lub zabezpiecza odpowiednią poręką przed zwolnieniem ich od urzędowych opłat.

2. (a) Podróżujący lub jego agent winien posiadać listę, zawierającą opis dostatecznie dokładny, aby móc zidentyfikować wwiezione próbki i wzory, a w razie jeżeli są to artykuły podlegające cłu na podstawie „ad valorem", również wykaz ich wartości. Listę (i w danym razie wykaz wartości) winna urzędowo poświadczyć władza kraju eksportującego.

b) Jeżeli podróżujący nie posiada listy wymienionej w punkcie (a), można od niego zażądać przedłożenia poborcy celnemu świadectwa tożsamości ze strony jego kierownictwa, względnie winien on w inny sposób wykazać poborcy ceł, że posiada odpowiednią koncesję. Jeżeli zadowoli to poborcę, można sporządzić listę w porcie przeznaczenia, a w takim wypadku należy wykazać wartość każdej próbki lub wzoru artykułów podlegających cłu ad valorem.

3. Badanie próbek ogranicza się do sprawdzenia, że są dokładnie opisane w liście, a jeżeli są to artykuły podlegające cłu ad valorem, — że warość ich została dokładnie podana.

4. Jeżeli próbki i wzory nie są opatrzone znakami, markami lub pieczęciami, można je oznaczyć lub opatrzyć pieczątkami dla późniejszej identyfikacji.

5. Na liście próbek i wzorów poborca ceł umieszcza datę i swój podpis. Za dokumenty sporządzone lub poświadczone przez poborcę ceł, lub za znakowanie dla zidentyfikowania nie pobiera się opłat.

(ii) Artykuły wolne od opłat celnych.

6. Badanie próbek i wzorów nie podlegających opłatom celnym ogranicza się do stwierdzenia, że istotnie nie podlegają one tym opłatom.

Wywóz importowanych próbek.

7. Próbki i wzory artykułów podlegających cłu wwiezione zgodnie z niniejszymi przepisami mogą być przedstawione poborcy ceł w którymkolwiek z większych portów Indyj do zbadania przed wywiezieniem ich i uzyskać zwrot depozytu lub zwolnienie z poręki, z potrąceniem każdej próbki nie przedstawionej do reeksportu. Lista wraz z wykazem wartości, wymienione w p. 5, muszą być okazane razem z towarami. Próbki nie podlegające opłacie celnej nie podlegają obowiązkowi okazania przy zaokrętowaniu.

8. Przed reeksportem towarów podlegających opłacie celnej ad valorem, należy okazać wraz z towarami deklarację, podpisaną w obecności poborcy ceł, stwierdzającą, że nie były one w Indiach Brytyjskich używane do jakichkolwiek innych celów poza charakterem próbek handlowych komiwojażerskich i że są najzupełniej identyczne z towarami przywiezionymi.

Próbki zatrzymane w Indiach.

9. Jeżeli próbki i wzory towarów podlegających opłacie celnej nie są reeksportowane w ciągu 12 miesięcy od daty ich importu, zdeponowaną opłatę celną zalicza się lub poręka staje się obowiązującą.

Uwaga: Powyższe przepisy stosuje się w tych samych rozmiarach do próbek reimportowanych do Indyj Bryt. przez komiwojażera za jego drugą bytnością.

II. PRZEPISY

regulujące eksport z Indyj Brytyjskich, a następnie powrotny przywóz komiwojażerskich próbek i wzorów.

Komiwojażerzy, wyjeżdżający z Indyj Brytyjskich mogą mieć swe próbki i wzory zaopatrzone pieczęciami, a listę ich poświadczoną przez urzędników Departamentu Ceł, zgodnie z następującymi przepisami:

1. Próbki wraz z listą w dwóch egzemplarzach, zawierającą dokładny opis ich, ilość i wartość, mogą być okazane w Urzędzie Celnym w każdym z większych portów z deklaracją, stwierdzającą ścisłość podanej wartości na liście, sporządzonej przez komiwojażera, jego agenta lub odnośną firmę.

2. Listę po sprawdzeniu podpisuje się i stempluje przez władze, a próbki oznacza lub zaopatruje pieczęciami.

3. Próbki mogą być wwiezione z powrotem. Lista wzmiankowana w p. 1 musi być okazana, a jeżeli próbki zgadzają się z nią, zostają wydane po odjęciu urzędowych pieczęci.

4. Zbadanie i opieczętowanie próbek w drodze prywatnej może być dopuszczone za złożeniem uprzedniego podania. Wydatki za usługi urzędnika celnego w tym wypadku ponoszą składający podanie.

5. Przepisy te dotyczą jedynie próbek i wzorów, co do których nie wnoszono, w chwili eksportu, podania o skreślenie, obniżkę lub zwrot cła.

SYTUACJA W IMPORCIE PIERZA NA RYNKU STANÓW ZJEDNOCZONYCH.

Według ostatnich wiadomości z rynku amerykańskiego sklepy departamentowe zmniejszyły znacznie zakupy pierza, ograniczając się do niezbędnych tylko zakupów i nie dokonując zamówień terminowych. Zanotowano mniejsze zapotrzebowanie na artykuły luksusowe, jak kołdry itp., gdzie wchodzi pierze bądź puch. Jednocześnie nastąpiło ograniczenie produkcji fabryk przerabiających pierze w Stanach Zjedn.

Powstałą sytuację na rynku importowym charakteryzuje przy tym silna zniżka cen

oraz wzmożona konkurencja węgierska; konkurencja ta daje się odczuwać dla polskiego pierza, którego partie sprzed kilku miesięcy nie zostały zlikwidowane. Ze względu na spadek eksportu węgierskiego do Niemiec, Węgrzy usiłują powiększyć swój wywóz do Stanów głównie przez rozszerzenie liczby swoich dystrybutorów i obniżanie cen, co powoduje zamieszanie na rynku.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH, ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 17 DO 27 PAŹDZIERNIKA 1937 ROKU.

CZECHOSŁOWACJA. Opłaty dodatkowe na zboża przedstawiają się w chwili obecnej następująco: żyto — 32 kor., jęczmień — 36 kor., owies — 26 kor. wszystko od 100 kg brutto. — Począwszy od 4 X br. obowiązuje cło na masło w wysokości 420,— koron od 100 kg.

ESTONIA. Zarządzeniem Min. Gospodarki obniżono cło na drut miedziany ciągniony, do fabrykacji izolowanych przewodów elektrycznych na 0,02 kor. od kg. Na przywóz drutu do Estonii potrzebne jest zezwolenie przywozowe Min. Gospodarki.

FRANCJA. Kontyngent na konserwy rybne (prócz sardynek) został ustalony na okres od 1 X 37 do 31 XII 37 dla Polski w wysokości 75 q. W analogicznej wysokości kontyngent ustalono na okres 1 I 38 do 31 III 38. Kontyngent dotyczy pozycji 47 tar. celnej franc.

IRAN. Na rok gospodarczy 1937-38 ogłoszono nową listę kontyngentów przywozowych: na liście znajdują się także tkaniny wełniane, zawierające nie mniej niż 70 proc. wełny. Zawartość jedwabiu w tych tkaninach nie może przekraczać 20 proc. Przywóz tkanin wełnianych z domieszką 15-procentową bawełny jest dozwolony.

ISLANDIA. Według rozporządzenia z 11 X 37 przywóz do Islandii banknotów, monet i papierów wartościowych w walucie islandzkiej jest wzbroniony.

JAPONIA. Dnia 11 X br. weszły w życie zakazy i ograniczenia przywozowe, obejmujące najważniejsze artykuły importowe Japonii. Ustanowiono 2 listy; na pierwszej liście figurują nasiona, bawełna, wełna (z wyj. australijskiej), sierść wielbłądzia i kozia oraz drzewo. Artykuły te podlegają ilościowym ograniczeniom przywozowym. Na liście B znajdują się towary, zakazane do przywozu. Wyjątki dopuszczać może Min. Przemysłu i Handlu w transakcjach wymiennych z różnymi państwami południowo-amerykańskimi oraz z krajami, z którymi Japonia ma saldo czynne. Lista B obejmuje kilkaset towarów, z których wiele mieści się w ramach naszych możliwości eksportowych. Na liście tej nie ma jednak żelaza, stali i cynku, t. zn. głównych naszych artykułów eksportowych do Japonii.

JUGOSŁAWIA. W dzienniku urzędowym z dn. 8 X, ogłoszone zostało zarządzenie Rady Ministrów z dnia 6 bm., mocą którego zniżona została minimalna stawka celna na automobile i ich części z 30 proc. na 15 proc. od wartości. Prócz tego ustalono cło na benzynę na

w cysternach wzgl. tankach . . . . . 9 din. zł
w innych naczyniach . . . . 22 din. zł
od 100 kg.

Cło na naftę (kerozynę) wynosi
w cysternach wzgl. tankach . . . . . 5 din. zł
w innych naczyniach . . . . 7 din. zł
od 100 kg.

Dalej ustalono cło na płynny olej, olej słonecznikowy, zanieczyszczony, olej niebieski i zielony i oleje podobne, które nie służą do oświetlania, smarowania i rozcieńczania, dziegieć z ropy naftowej:
w cysternach wzgl. tankach . . . . . 7 din. zł
w innych naczyniach . . . . 9 din. zł

Olej t. zw. parafinowy, czysty olej słonecznikowy, olej do smarowania i inne, oprócz osobno wymienionych:
w cysternach wzgl tankach . . . . . 9 din. zł
w innych naczyniach . . . . 22 din. zł
wszystko za 100 kg.

KANADA. Ostatnio zmienione formularze faktur celnych do Kanady obowiązywać będą począwszy od 1 II 1938.

ŁOTWA. Obniżono cło przywozowe na tłuszcze niekonsumcyjne na 0,10 l. od kg.

PALESTYNA. Chemikalia o niskiej temperaturze zapalności, nie mogą być importowane do Palestyny w naczyniach powyżej 45 litrów.

W dzienniku urzędowym z dnia 7 X br. ogłoszono następujące zmiany celne: skreślono pozycję 472, według których do bezcłowego przywozu dopuszczone były naczynia i opakowania z drzewa, przeznaczone do wysyłki owoców; uwolniono od dotychczasowego 12-procentowego cła obręcze drewniane do skrzynek, używanych przy eksporcie owoców cytrusowych, wreszcie wprowadzono nowe pozycje 681a, 681b i 692b, według których do bezcłowego przywozu dopuszczone są: guma surowa, guma latex i koszyki z liści palmowych do owoców.

W „Palestine Gazette“ z dnia 30 IX br. ukazało się rozporządzenie, które wprowadza następujące zmiany (zwolnienia od cła) w nowoogłoszonej taryfie celnej:

1. Do poz. 625 przybywa pozycja 625 A, która uwalnia od cła „biały olej“ (white oil), używany dla przeciwdziałania chorobom roślin, pod warunkiem, iż będzie on zmieszany z odpowiednimi denaturatami chemicznymi, wskazanymi przez władze.

2. W pozycji 769 zostaje usunięty punkt j) (filmy naukowe).

3. Przybywa pozycja 770 A, która uwalnia od cła:

a) filmy propagandowe w zakresie prac dokonanych pod egidą Ligi Narodów oraz innych organizacyj międzynarodowych,

b) wszelkie filmy naukowe;

c) filmy propagandowe w dziedzinie postępu zawodowego, rozumiejąc w tym filmy techniczne w dziedzinie przemysłowej oraz urządzeń naukowych;

d) filmy dotyczące badań naukowych oraz technicznych oraz mające na celu rozwój wiedzy naukowej;

e) filmy związane z zagadnieniami higieny, rozwojem fizycznym, postępem społecznym oraz dobroczynnością;

f) filmy mające na celu rozwój w granicach Imperium Brytyjskiego wiedzy o innych krajach i narodowościach.

PANAMA. Z dniem 20 XII br. podwyższone zostają opłaty konsularne za legalizację towarów, które w Panamie nie podlegają cłu. Opłaty te wynosić będą 8 proc. od wartości (dotychczas 5 proc.)

PORTUGALIA. W dniu 18 X 37 ogłoszone zostało rozporządzenie, znoszące w Portugalii i przynależnych do niej wyspach wszelkie ograniczenia obrotu dewizowego. Przywóz i wywóz kapitałów jest wolny. Handel dewizami zastrzeżony zostaje niektórym uprawnionym instytucjom bankowym. Importerzy zwolnieni są od obowiązku udokumentowania przywozu. W stosunku do krajów, stosujących ograniczenia płatności szkodzące wymianie handlowej z Portugalią, rząd może całkowicie lub częściowo przywrócić znajdujący się w mocy system kontroli.

TURCJA. Z dniem 1 VIII br. zniesione zostało dodatkowe obciążenie 25-procentowe, płacone na rzecz Towarzystwa Radiowego od importowanych do Turcji radioodbiorników i ich części.

UNIA POŁUDNIOWO-AFRYKAŃSKA. W dzienniku urzędowym z dnia 17 IX br. ogłoszono listę dodatkowych stawek celnych, którymi obciążane będą towary reeksportowe z Unii do Półn. Rodezji. Listę można przejrzeć w P. I. E.

URUGWAJ. Zmienione zostało cło przywozowe na radiatory żelazne, obręcze żelazne do beczek, drut miedziany ocynowany, parafinę do impregnowania oraz na mieszaninę ołowiu i sadzy do produkcji płytek bateryjnych.

WIELKA BRYTANIA. Kontyngent na przywóz bekonów, szynek itp. w okresie od 15 X br. do 31 XII 37 ustalony został dla Polski w wysokości 88.535 cwts. Łączny kontyngent na wszystkie kraje w tym okresie wynosi 1.113.653 cwts., przy czym Polska stoi na czwartym miejscu po Danii, Holandii i U. S. A.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Artykuły chemiczne. Poważna firma niemiecka pragnie nawiązać kontakt z tut. producentami różnych chemikalij (klej w taflach, karbolineum, farby mineralne i inne) celem eksportu ich do Indyj Holenderskich. P/27560/47/TC.

Chemikalia. Poważna firma amerykańska interesuje się importem różnych chemikalij. P/26928/47/TC.

Firma angielska, posiadająca agentury w Południowej Afryce pragnie importować z Polski różne artykuły chemiczne. P/27455/47/TC.

Wyroby szklane. Poważna firma kanadyjska interesuje się importem tanich wyrobów szklanych jak: szklanki, kufle do piwa i inne używane przez hotele i restauracje. P/26908/63/TC.

Flakony do perfum. Agenturowa firma syryjska pragnie otrzymać przedstawicielstwo polskich hut szklanych w zakresie różnych wyrobów, przede wszystkim jednak flakonów do perfum. P/27062/63/TC.

Szkło perfumeryjne i aptekarskie. Firma syryjska pragnie kupować w Polsce wymienione artykuły. P/27130/95/TC.

Naczynia fajansowe. Firma egipska pragnie nawiązać kontakt z tut. producentami talerzy fajansowych. P/27236/65/TC.

Artykuły sanitarne. Poważna firma egipska kupująca na własny rachunek interesuje się importem artykułów sanitarnych fajansowych. P/27337/3M/TC.

Kaolin. Agenturowa firma argentyńska pragnie nawiązać kontakt z tutejszymi producentami kaolinu. P/27639/25/TC.

Różne. Firma turecka interesuje się importem różnych artykułów, m. in. farb mineralnych. P/27937/4M/TC.

Butelki. Firma palestyńska pragnie zakupić większe ilości butelek do lemoniady, wódek i t. d. P/27864/63/TC.

Kreda. Firma czeska interesuje się importem kredy oraz szpagatu polnego i ciężkiego. P/27615/65/TC.

Przedstawicielstwo. Firma egipska szuka przedstawicielstwa firm polskich na wyroby aluminiowe, papier, żelazo oraz wyroby żelazne i stalowe. P/25451/3M/Kw.

Artykuły spożywcze. Poważna firma angielska zajmująca się dostawami hotelowymi interesuje się importem wszelkiego rodzaju artykułów spożywczych w wyższym gatunku, między innymi, kapusty kwaszonej, konserw owocowych i jarzynowych, soków owocowych, serów. R/27729/3B/S.

Dziczyzna. Firma francuska gotowa jest zakupić większą ilość żywej dziczyzny, jak zajęcy, kuropatw, bażantów — dla celów hodowlanych. R/27682/31/S.

Skóra. Firma hamburska poszukuje dostawców skóry (kruponów) do fabrykacji pasków męskich, o grubości 1,5—2 mm. P/26579/58/M.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy

powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

—•—

DP/49 — Firma austriacka, pragnąca sprowadzać śruby z Polski, poszukuje dostawców polskich, zainteresowanych w eksporcie śrub do Austrii.

DP/50 — Firma austriacka pragnie wejść w kontakt z polskimi fabrykami celuloidu, wyrabiającymi płyty celuloidowe o wymiarach 100×150 cm, grubości od 0,5 mm.

DP/51 — Firma austriacka jest zainteresowana w sprowadzeniu nasion, koperku oraz mączki kartoflanej.

DP/55 — W związku ze złymi zbiorami w Austrii miodu naturalnego i skutkiem tego zwyżką cen są konkretne możliwości umieszczenia większych ilości miodu na rynku austriackim. Firmy zainteresowane w eksporcie miodu proszone są o kierowanie zapytań do Izby Handlowej Polsko-Austriackiej.

Bliższych informacyj udziela biuro Izby, Warszawa, Kredytowa 8 m. 4 (tel. 216—28, 338-00), przy czym firmy zainteresowane proszone są o podanie referencyj oraz o wpłatę, tytułem zwrotu kosztów, sumy zł 5,— na konto Izby w PKO. nr 17.670, względnie o przesłanie równowartości w znaczkach pocztowych. Członkowie Izby otrzymują informacje bezpłatnie. — W korespondencji prosi Izba o wskazywanie odnośnych znaków.

SZKOLNICTWO ZAWODOWE

LICEUM HANDLOWE W GDYNI, JEGO STAN OBECNY I ZADANIA.

(Przemówienie p. o. Dyrektora Liceum p. Aleksandra Szulca w dniu 10 listopada 1937 r.)

We wrześniu 1933 r. Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni uruchomiła nasze Liceum. Otrzymało ono siedzibę i częściowe wyposażenie po zlikwidowanym przedtem Instytucie Handlu Morskiego, który był prowadzony przez Towarzystwo Szkoły Handlu Morskiego i Techniki Portowej.

Gdy powoływaliśmy do życia Liceum, zdawaliśmy sobie od początku sprawę, że będzie ono miało za zadanie nie tylko dostarczenie życiu gospodarczemu pracowników z odpowiednim wykształceniem do pracy w różnych gałęziach handlu, jakich przygotowują inne licea handlowe w Polsce, lecz że szczególny charakter gospodarczy ośrodka gdyńskiego, wynikający z istnienia i rozwoju młodego portu oraz handlu zagranicznego, przechodzącego w szybkim tempie na drogę morską, nakazuje przede wszystkim kształcenie typu pracownika, przygotowanego do spełniania specjalnych zadań w pierwszym rzędzie w samej Gdyni, a następnie w ośrodkach dyspozycyjnych handlu morskiego zaplecza oraz na jego terenach ekspansji w krajach zamorskich.

Toteż zaszła konieczność oparcia planu realizacji podstawowych zadań na dwóch głównych czynnikach: na specjalnie dostosowanym i jedynym tego rodzaju w Polsce systemie nauki oraz na przyciągnięciu odpowiedniej ilości takiej młodzieży z całego kraju, która by pragnęła istotnie poświęcić się w przyszłości pracy w różnych zawodach, związanych z funkcjonowaniem naszego portu i naszego handlu zagranicznego, oraz która by jednocześnie stała się w przyszłości w swych rodzinnych stronach propagatorką polskiej gospodarczej idei morskiej.

Co się tyczy pierwszego czynnika — systemu nauki, to Liceum gdyńskie od samego początku zostało utworzone jako trzyletnie i takim nadal pozostaje, jakkolwiek kończenie trzeciego roku jest fakultatywne.

Pierwsze dwa lata nauki tworzą całość, która daje przygotowanie ogólno-handlowe, z uwzględnieniem potrzeb gospodarczych regionu morskiego, oraz uprawnienia do zajmowania stanowisk II kat. w państw. służbie cywilnej, do odbywania skróconej służby wojskowej i studiów na W. S. H. Jeżeli zaś chodzi o nowy typ Liceum Handlowego, na który właśnie przeszliśmy w tym roku przy organizacji naszej pierwszej klasy, to absolwenci jego zyskują ponadto prawa wstępu na wszystkie wydziały szkół akademickich, czyli obecnie są całkowicie zrównani w prawach z maturzystami liceów ogólnokształcących względnie gimnazjów st. t., oraz dodatkowo jeszcze otrzymają tytuł, który wg rozporządzenia Ministerstwa W. R. i O. P., jakie ma się niebawem ukazać, będzie brzmiał „licencjat handlowy".

Istniały różne przyczyny, które uniemożliwiły we właściwym czasie, t. zn., kiedy Liceum opuszczały pierwsze dwa jego roczniki absolwentów, uruchomienie trzeciej klasy dla specjalizacji w handlu morskim. Ta nadbudówka, przeznaczona wyłącznie dla absolwentów liceów handlowych, została po raz pierwszy uruchomiona dopiero w piątym roku istnienia naszego Zakładu, t. j. na początku bież. roku szkolnego.

Istnienie III klasy, która wg nowego ustroju szkolnego ma nosić nazwę Wydziału Handlu Zagranicznego, jest ukoronowaniem specjalnej struktury naszego Liceum i formą realizacji jego najdonioślejszych zadań.

Zadania te streszczają się konkretnie w dążeniu do jak najlepszego przygotowania młodych ludzi, mających za sobą ukończone już nasze 2-klasowe Liceum Handlowe i odbytą praktykę w handlu, do wykonywania różnych czynności w przedsiębiorstwach usługowych handlu morskiego, jak w armatorskich, maklerskich, ekspedycyjnych, składowniczych i pokrewnych, oraz w przedsiębiorstwach towarowych handlu mor-

skiego, jak eksportowych, importowych, zaopatrywania okrętów i t. p., jak również w działach handlowych administracji portowej.

Program III klasy dla specjalizacji w handlu morskim dąży do gruntownego wyczerpania możliwie wszelkich zagadnień, potrzebnych do wykonywania pracy w przyszłych zawodach absolwentów. Zawiera on w pierwszym rzędzie zagadnienia specjalne, zgrupowane w takich przedmiotach, jak prawo morskie, transporty morskie i lądowe, porty morskie, eksploatacja statku, ubezpieczenia morskie, magazynoznawstwo, oraz praktyczne stosowanie zdobywanych wiadomości i umiejętności w biurze wzorowym. Ważnym uzupełnieniem wymienionych przedmiotów jest dalsza nauka języka angielskiego i niemieckiego, specjalnie pod kątem widzenia korespondencji handlowej i słownictwa fachowego, jak również nauka stenografii. W dalszym ciągu program zawiera przedmioty, składające się na integralną całość przygotowania specjalnego, gdyż uwzględniające w sposób szczególny zagadnienia z życia gospodarczego, związanego z funkcjonowaniem portów i morskich dróg komunikacyjnych, jak prawo celne, skarbowość, geografia handlowa, towaroznawstwo, polityka ekonomiczna oraz seminarium nauk gospodarczych. Realizacja tego programu łącznie z wykładami nadzwyczajnymi zapraszanych specjalistów z poszczególnych dziedzin handlu morskiego oraz z podbudową, jaką daje dwuklasowe liceum handlowe, umożliwia wyposażenie specjalizujących się absolwentów w takie kwalifikacje, które, jak się zdaje, są najwięcej poszukiwane nie tylko na naszym lokalnym rynku pracy, ale i najbardziej potrzebne dla rozwoju naszego portu i jego handlu zagranicznego.

Co się tyczy drugiego czynnika, o którym wspomniałem na początku, to rozwój ilościowy młodzieży naszego Liceum w poszczególnych latach jego istnienia przedstawia sobą bardzo ciekawy obraz.

W roku 1933 została otwarta I klasa, która liczyła 15 uczniów. W następnych trzech latach istniały obie pierwsze klasy, które łącznie wykazywały coroczny przyrost młodzieży w ilości kilkudziesięciu procent. Obecnie, w piątym roku istnienia, Liceum ma w pierwszej klasie 93 uczniów i uczennic, dla których trzeba było uruchomić w tym roku dwie równoległe klasy, w II klasie — 44 uczniów i uczennic, i w klasie trzeciej — 9 absolwentów. Łącznie więc liczy obecnie Liceum 146 młodzieży, co oznacza w porównaniu do stanu z r. ub. podwojenie się jej liczby i wzrost w stosunku do pierwszego roku istnienia o blisko 900%. Wśród młodzieży jest 70% uczniów i 30% uczennic.

Młodzież naszego Liceum w 80% posiada rodziców, stale zamieszkałych poza Gdynią, i pochodzi ze wszystkich części Polski — od Turmont do Zakopanego i od Zaleszczyk do Zbąszynia. Toteż połowa młodzieży mieszka w internatach męskim i żeńskim, mieszczących się w drugim gmachu Towarzystwa Szk. H. M.

Nasze dwuklasowe Liceum dotychczas opuściły trzy roczniki absolwentów w kolejnych ilościach, odpowiadających postępowi arytmetycznemu 7“, 14“, 21“, razem 42, z czego dwóch obywateli obcych narodowości polskiej.

Obecnie tylko jedna absolwentka na razie nie ma zatrudnienia, nie licząc oczywiście uczęszczających do klasy III, spośród których dwóch zresztą ma zajęcia popołudniowe.

W ciągu dotychczasowego swego bytu Liceum napotykało na cały szereg przeszkód i trudności, które zostały w większej części pokonane, w wielu wypadkach dzięki pomocy i życzliwości władz szkolnych, Izby Przem.-Handlowej, Towarzystwa Szk. H. M. i innych instytucyj i osób.

Za ilustrację tego niech posłuży fakt np. stopniowego polepszania możliwości lokowania młodzieży na praktykach wakacyjnych, co dało już taki efekt, że tego lata praktykowało 47 naszych uczniów, co stanowiło 65% ogółu młodzieży zeszłorocznej, przy czym w samej Gdyni było 39 praktykantów, ale niestety tylko około połowa odbywała praktyki w przedsiębiorstwach bezpośrednio związanych z życiem portowym.

Wśród dłuższego szeregu zagadnień, jedno jeszcze, w wypadku pomyślnego rozwiązania, mogłoby rzucić wiele jasnych promieni na perspektywy rozwojowe naszego Liceum, na przyszłość jego młodzieży.

Chodzi o tę kategorię młodzieży, która wykazując dobre postępy i sprawowanie, jest zmuszona borykać się z ciężkimi warunkami materialnymi. Zasługuje ona na pomoc celem umożliwienia jej spokojnego pobierania nauki i przysporzenia w przyszłości korzyści ogółowi. Dotychczasowa pomoc dla niej miała przeważnie charakter sporadyczny i pochodziła bądź to od naszych organizacyj szkolnych względnie instytucyj bezpośrednio opiekujących się naszym Zakładem, bądź to od czynników z poza Gdyni, jak np. obecnie od Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej, który świeżo ufundował stypendium dla jednego ucznia.

Początkowy okres organizacji, Liceum już ma daleko poza sobą. Choć jeszcze młode, mocno ugruntowało swe istnienie i dało dowody żywotności swego rozwoju. Nie wątpimy, że przyszłość będzie jeszcze bardziej mu sprzyjała i że zezwoli na coraz lepsze spełnianie swoich zadań.

Na zakończenie pragnę zwrócić się pod adresem obecnej tu młodzieży Liceum z wezwaniem, aby w dniu święta swojej szkoły, świadoma wpajanych obowiązków i doniosłych zadań, jakie ma spełniać w przyszłości, zachowała na zawsze w swej pamięci konieczność spłaty zaszczytnego długu wdzięczności wobec Ojczyzny, która jej umożliwiła pobieranie nauki w perle miast polskich, w Gdyni i która stworzyła niezwykle bogatą skalę możliwości dla przyszłej pracy, w niejednym wypadku pracy pionierskiej i niecierpliwie oczekującej w interesie Narodu Polskiego na jednostki wykształcone, przedsiębiorcze, pracowite, dzielne i uczciwe.

KRONIKA

NOTOWANIA CEN NA ŚLEDZIE W PORCIE RYBACKIM W GDYNI.

W porcie rybackim w Gdyni płacono w ubiegłym tygodniu za śledzie solone własnych połowów oraz importowane, za jedną dużą beczkę ocloną franco wagon Gdynia w złotych.

Polskie połowy „Mewa“:
nowe jarmuckie 65, szkockie połowy pełne 68, puste 72, importowane AT 63, własne solenie ze świeżych importowanych 60, własne połowy: szkockie mleczaki 80, K. T. 45, YLEN 58—60, makrele solone 45, TB. od 45—50.

Polskie połowy „Pomorze“:
własne połowy szkockie pełne 65, puste brak, własne solenie ze śledzi świeżych importowanych, szkockie pełne 63, TB. 45, K. 47, YLEN 54.

Importowane nowe jarmuckie:
I trade od 70—71, ordinery od 65—66.

Szkockie importowane:
matiesy szkockie na wyczerpaniu: medium 95, selected 100, large 110, twardo solone I trade PAF 85, II trade brak, I trade Nortschields 75, crownmatis 83, crownmedium 78.

Holenderskie importowane: I i II trade 65—68.

Norweskie importowane: SLOO 37, VAAR 34, islandzkie matiesy od 52—53.

Islandzkie importowane: matiesy oryginalne 62

PRZYWÓZ TOWARÓW RYBNYCH DO PORTU RYBACKIEGO W GDYNI.

Ostatnio przybyły do portu rybackiego w Gdyni następujące statki z towarem rybnym:

Śledzie solone importowane oraz z własnych połowów.

Z Anglii dnia 31 października 1937 r. mot. „Deo Duce“ śledzie jarmuckie 734/1 oraz 75/2. Dnia 2 listopada 1937 r. „Eberhard“ śledzie jarmuckie i szkockie 36/1 oraz 630/2. Dnia 2 listopada 1937 r. s/s „Barendsz“ z Holandii śledzie solone importowane 145/1 i 110/2 oraz śledzie z połowów polskich „Mewy“ beczek morskich 1.800.

Z Niemiec śledzie solone dnia 3 listopada 1937 r. s/s „Pax“ 580/1 dużych beczek. Jest to pierwszy wypadek sprowadzania śledzi solonych z Niemiec.

Śledzie świeże w lodzie importowane.

Dn. 2 XI 1937 r. s/s „Hada“ z Anglii skrzyń 1.336 o wadze brutto 133.600 kg. Z Holandii dnia 2 listopada 1937 r. s/s „Barendsz“ 500 skrzyń o wadze brutto 36.000 kg. Transport z powodu zepsucia oddany do fabryki mączki rybnej.

Ze Szwecji holownik „Vastervik“ z miejscowości o tej samej nazwie (naprzeciw wyspy Gotland) przywiózł 766 skrzyń śledzików bałtyckich o wadze brutto 25.576 kg. Wobec szybkiego transportu śledziki nadeszły w bardzo dobrym stanie. Holownik „Vastervik“ jest równocześnie łamaczem lodu. Użycie takiego szybkiego statku do transportu ryb świadczy o wysiłkach importerów, celem dostarczenia na rynek świeżych ryb.

RYBACY DOMAGAJĄ SIĘ ZAKAZU POŁOWÓW DROBNYCH SZPROTÓW.

Szereg kutrów wyjeżdżało na połowy szprotów. Łowiono je w odległości około 3 mil na południe od Helu. Niektóre kutry łowiły nawet do 3.000 kg szprotów, większość jednak miała bardzo słabe połowy. Domieszka drobnych szprotów i śledzików wyniosła od 20 do 50% połowu. Jak wiadomo, władze gdańskie już dawno wydały zakaz połowu drobnych szprotów, pochodzących z młodych, niewyrośniętych roczników szprotów. U nas nawet sami rybacy zwracają uwagę na ograniczenie wyławiania takich małych szprotów, tym bardziej, że istnieją ustawowe podstawy do wydania takich ograniczeń. Na połowach szprotów stracili rybacy sieci o wartości ok. zł 900. Ogółem w ubiegłym tygodniu złowiono na całym Wybrzeżu około 34.000 kg szprotów.

Za jedną skrzynię 50 kg szprotów świeżych płaciły wędzarnie zł 20,—. Za 50 kg wędzonych szprotów wędzarnie otrzymywały w hurcie zł 50,—. Za skrzynię śledzików świeżych płacono rybakom około zł 17,—. Za wędzone śledziki otrzymywały wędzarnie w hurcie od zł 38,— do 40,—.

Szproty mieszane dają dużo odpadków przy wędzeniu, zwłaszcza małe śledziki otrzymują po uwędzeniu gorzkawy smak.

Połowy węgorzy już zakończono. Rybak Paweł Herman z Boru wysłał za granicę około 23.800 kg węgorzy.

Połowy dorszy na haczyki w pobliżu Karwii były bardzo obfite.

CZY NASTĄPI WCZEŚNIEJSZE ZAKOŃCZENIE POŁOWÓW JARMUCKICH?

Dotychczasowe połowy jarmuckie dały około 350.000 zasolonych beczek, czyli brakuje nie całe 100.000 beczek do ilości całego sezonu zeszłorocznego. Wobec dobrych połowów brakująca ilość może być zasoloną w ciągu tygodnia.

Dlatego już w najbliższych dniach zadecyduje się w Anglii o terminie zakończenia połowów jarmuckich i należy się liczyć ze wcześniejszym zakończeniem sezonu.

Na rynku polskim ceny ustaliły się na poziomie nieco niższym jak w roku ubiegłym. Nie należy się spodziewać, aby obecnie ustalone ceny miały ulec zwyżce lub też obniżeniu.

ZNACZENIE RYBOŁÓWSTWA W KATTEGAT.

Dawniejszymi laty łowiono często już w sierpniu przy wyspie Anholt wątłusze. Ryba ta stała się jednak już dość rzadka. Połowy rozpoczynają się w Kattegat obecnie dopiero w październiku. W tej porze roku łowi się mniej ryb, a raczej głównie langusty. Dawniej po prostu wyrzucano te raki z powrotem do morza; atoli w ostatnich latach stał się połów langustów dla kutrów dalekomorskich poważnym źródłem dochodów. W listopadzie i grudniu poławia się w południowej i północnej części Kattegatu płastugi, flądry, skalnice i inne ryby. Dotąd niewyjaśnionym zjawiskiem w rybołówstwie kattegatskim jest fakt, że ryby szlachetniejsze poławia się tylko w pewnych określonych miejscach i to głównie koło Anholt i dalej na północ przy Lösö.

Inne jeszcze miejsca połowów są położone zupełnie na południu przy Kullen, Lysegrund, Schultz-Grund itp. Na najbardziej południowych miejscach połowów znajdują kutry na ogół dobre połowy. Łowiono przy Kullen do 100.000 funtów kurków w ciągu kilku dni. W ostatnich latach wydajność połowów w Kattegat rośnie znowu, a przewiduje się i dalszy wzrost, gdyż należy się liczyć z rozbudową małego rybołówstwa dalekomorskiego.

WYDAWNICTWA

BROSZURA O OBROCIE CZEKOWYM P. K. O.

Pocztowa Kasa Oszczędności wydała ostatnio broszurę o obrocie czekowym tej instytucji. Broszura ta zawiera ogólne dane o obrocie czekowym z wykazaniem udogodnień, które ten obrót daje, następnie omawia organizację obrotu czekowego i sposoby posługiwania się kontami czekowymi, dając przy tym instrukcje w odniesieniu do poszczególnych blankietów w obrocie czekowym, jak czeki przelewowe, przekazowe, zbiorowe, stałe i kasowe. Wreszcie broszura wskazuje na ułatwienia, jakie mają posiadacze rachunków czekowych przy dokonywaniu rozmaitego rodzaju operacyj finansowych, jak np. w obrocie z zagranicą, przy domicyliowaniu weksli i t. p.

Broszury te są rozdawane przez instytucje P. K. O.; można je również otrzymać w biurze naszej Izby.

PRZETARGI

PRZETARG NA DREWNO, ROZPISANY PRZEZ KOMENDĘ OBOZU ĆWICZEŃ BRZEŚĆ N. B.

Komenda Obozu Ćwiczeń Brześć n. B. ogłosiła nieograniczony przetarg ofertowy na sprzedaż drewna z cięć etatowych 1937/38 (bloki, kloce, papierówka i t. p. oraz opał) w Nadleśnictwie O. C. Brześć — Leśnictwo Faustynów (odległość od st. kol. Zakrucin 3 km), a mianowicie:

I. Drewno użytkowe: a) Iglaste: świerk około 753 m³, sosna około 3433 m³, — razem 4186 m³; b) liściaste: dąb około 115 m³, olsza około 1172 m³, jesion i klon około 21 m³, brzoza około 55 m³, grab i osika około 13 m³ — razem: 1376 m³;

II. Drewno opałowe: iglaste i liściaste — około 3570 m³.

Druki ofertowe wydaje przed terminem przetargu, poczynając od dnia 10 XI 37 r., po wpłaceniu zł 5,— tytułem zwrotu kosztów druku, Kancelaria Nadleśnictwa O. C. Brześć — Twierdza, Okr. Urz. Bud. IX, pokój nr 19 — w dni urzędowe.

Oferty należy składać w Kancelarii Nadleśnictwa O. C. w terminie do dnia 22 listopada 1937 r. godz. 12.

Celem obejrzenia drewna na pniu należy zwracać się do Leśniczego Leśnictwa Wojsk. Faustynów (najbliższa st. kol. Zakrucin) poczynając od dnia 10 XI 1937 r.

PRZETARG NIEOGRANICZONY, ROZPISANY PRZEZ DYREKCJĘ PKP. TORUŃ.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państw. w Toruniu rozpisała przetarg nieograniczony na dostawę następujących przedmiotów:

1) Torby skórzane różne,
2) zasłony do okien, firanki, portiery, flagi i opony impregnowane stacyjne i wagonowe,
3) meble różne,
4) kosze do węgla trzcinowe i wiklinowe,
5) kliny drewniane, drabiny, skrzynie drewniane, taczki żel., wózki bagażowe itp.,
6) wyroby blaszane emaliow. i ocynkowane.

Ceny winny być podane za sztukę franko st. Bydgoszcz z opakowaniem i loco stacja załadowania oraz najkrótszy termin dostawy.

Do oferty należy dołączyć kwit na wpłacone wadium w wysokości 3% od wartości oferowanej dostawy.

Termin składania ofert upływa z dniem 19 XI 37 r. o godz. 10.

Otwarcie ofert nastąpi 19 XI 37 r. o godz. 11 w sali konferencyjnej DOKP. Toruń. Bliższych informacyj jak ilości i warunków udziela Wydział Zasobów pokój nr 436 w Toruniu.

KRONIKA

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (13 XI 1937).

W handlu hurtowym towarów kolonialnych uwidacznia się pewna poprawa. Wprawdzie obroty towarowe są małe w stosunku do analogicznego okresu zeszłorocznego, to jednak zainteresowanie towarami kolonialnymi jest większe niż w poprzednim okresie sprawozdawczym. Charakterystyczną cechą zainteresowania jest limitowanie z góry przez zgłaszającego ceny kupna danego towaru. Stawia to w bardzo kłopotliwą sytuację importera, który nie chcąc stracić odbiorcy, godzi się na propozycję kupującego, albowiem wie dobrze, że o ile go nie obsłuży, pokryje on swoje zapotrzebowanie u innej firmy po tej samej cenie. Metoda ta ma bardzo ujemne następstwa dla handlu importowego, który zamiast zarabiać, traci bardzo często na towarze. O ile przybierze ona formy stałości, handel importowy stanie się nierentownym.

Stan jaki wytworzył się obecnie w handlu hurtowym towarów kolonialnych w Polsce, jest rzadko spotykany w innych krajach europejskich. Zjawisko powyższe obserwowane u nas od dłuższego czasu, nie jest wywołane nieumiejętnością zakupu towaru przez importera, lecz chwiejnością naszej polityki importowej. Polityka ta zmienia się w ciągu jednego sezonu importowego kilka razy i uniemożliwia importerowi prowadzenie racjonalnej kalkulacji importowej na ten czy inny artykuł. Ponieważ naraża to na straty importerów i może doprowadzić do ruiny szereg przedsiębiorstw, czynniki miarodajne winny zwrócić uwagę na obecny stan rzeczy i jak najrychlej dążyć do ustabilizowania rynku na zagraniczne towary kolonialno-spożywcze.

Kawa surowa.

W handlu kawą sytuacja pogorszyła się w stosunku do poprzedniego okresu. Pomimo spadku cen o 10—30 groszy na kg kawy zależnie od gatunku i pochodzenia kawy, na artykuł ten nie ma nabywców. Odbiorcy krajowi zorientowani nieco w polityce kawowej, w zapytaniach swoich, skierowywanych do importerów o ten czy inny gatunek kawy limitują tak śmieszne ceny kupna, że uważać to należy raczej za kpiny z importerów. Np. za kawę brazylijską oferują cenę zł 3,00 — 3,20 za kg, podczas gdy koszt własny wynosi ponad zł 3,50 za kg. Ceny orientacyjne przedstawiają się następująco za 1 kg towaru oclonego przy odbiorze z magazynu importera w Gdyni: Rio i Victoria 7 zł 3,55—3,60, Santos zł 4,00—4,45 zależnie od gatunku kawy, Guatemala od zł 4,80 wzwyż.

Na rynkach zagranicznych tendencja różna. W niektórych dniach spokojna względnie utrzymana, w innych znów słaba. Zapotrzebowania rynków miejscowych pokrywane są z łatwością. Transakcje tranzytowe wykonywane są sprawnie i szybko z uwagi na duże zapasy kawy na poszczególnych rynkach. Na rynku angielskim zapasy kawy np. z Ameryki Centralnej są znacznie większe niż w początkach listopada ubiegłego roku. Wynosiły one w pierwszych dniach listopada rb. 73463 cwt., a w ubiegłym roku tylko około 62000 cwt. Również w kawie brazylijskiej bieżące zapasy przewyższają znacznie zapasy zeszłoroczne. Zmniejszyły się natomiast zapasy kawy innego pochodzenia (afrykańskiego, indyjskiego itp.) W dniu 1 XI 1936 r. wynosiły one 97.596 cwt., a w dniu 1 XI 1937 r. tylko 68.052 cwt.

Na rynku amerykańskim w New Yorku sytuacja bardzo chwiejna. Ceny mają tendencję wybitnie zniżkową, szczególnie o ile chodzi o notowania przy dostawach na dalsze okresy. W niektórych dniach spadek cen np. za kawę Rio dochodzi od 15—30 punktów, a za kawę Santos od 20—35 punktów. Zapotrzebowania lokalne jak i spekulatywne na dalsze okresy pokrywane są z łatwością. Wszystkie transakcje dokonywane są w nerwowym napięciu z uwagi na rozwój wypadków w Brazylii.

Na rynku brazylijskim zapasy kawy bardzo duże. Np. w dniu 30 X rb. wynosiły w Rio de Janeiro w kawie Rio 692.000 worków, a w dniu 5 XI — 687.000 worków, w analogicznym okresie ubiegłego roku 683.000 worków i 685.000 worków. Dzienny odpływ do U. S. A. wynosi od 1—3.000 worków, do Europy od 6—14.000 worków, a do innych krajów 1—2.000 worków. Dowozy kawy z kraju do portu są znacznie mniejsze niż w ubiegłym roku. Np. do dnia 5 XI rb. dowieziono od początku sezonu ogółem 618.000 worków, a w ubiegłym roku 886.000 worków.

Ogólne zapasy kawy w porcie Santos wynosiły w dniu 5 XI rb. 2.056.000 worków, a w roku ubiegłym — 2.136.000 worków. Dowozy kawy z kraju do portu są większe od bieżącego załadowania. Np. w pierwszych pięciu dniach listopada rb. dowieziono do tego portu ogółem 120.000 worków, a eksportowano tylko 108.000 worków.

Herbata.

Dowozy większe od bieżącej konsumpcji, wskutek czego zapasy u importerów wzrastają. Popyt nieco większy niż w poprzednim okresie sprawozdawczym. Pomimo tego obroty w herbacie wciąż bardzo małe. Transakcje dochodzą do skutku w sporadycznych wypad-

kach, gdyż kupcy krajowi w zapotrzebowaniach określają przeważnie z góry cenę kupna, do której importerzy nie zawsze mogą się dostosować. Wolą oni raczej nie zawrzeć transakcji niż sprzedać herbatę poniżej kosztów własnych, albowiem sądzą, że ceny pójdą nieco w górę. Ceny orientacyjne przedstawiają się obecnie za 1 kg herbaty loco magazyn importera następująco: Sumatra 12,40 — 12,65 zł, Cejlon zwykły zł 12,50—12,80, Cejlon lepszy od zł 13,— wzwyż. Na Travancorę nie ma w ogóle ceny.

Rynek londyński słabszy niż w ostatnich tygodniach października. Ceny za pospolite i średnie gatunki herbaty indyjskiej spadły o 1/4 d na lb. z uwagi na gorszą jakość towaru. Popyt słabszy. Herbaty jakościowo dobre sprzedawane były po dawniejszych cenach i miały tendencję mocną. W herbatach cejlońskich tendencja nieregularna na najpośledniejsze gatunki. W notowaniach małe zmiany. Średnie gatunki sprzedawane były o 1/4 d za lb. taniej, a to dlatego, że jakość towaru była gorsza od normalnej. Na dobre gatunki ceny utrzymane. W herbacie jawskiej i z Sumatry tendencja słabsza o ile chodzi o średnie i pospolite gatunki. Natomiast inne gatunki miały tendencję stałą.

W herbatach chińskich rynek więcej wyjaśniony niż w poprzednich tygodniach. Więcej uwagi zwracano na herbaty z Keemuns.

W pierwszym tygodniu bm. sprzedano ogółem herbaty 70.421 skrzyń, a w analogicznym okresie ub. roku — 79.127 skrzyń.

Notowania cen za lb przedstawiały się w pierwszym tygodniu bm. następująco:

gatunek herbaty	indyjskiej	cejlońskiej
liściaste	1/2 d—2/11½ d	1/2¾ d—2/3 d
pekoe i orange (pekoe łamane)	1/2 d—3/3 d	1/2¾ d—2/- d
miał herbaciany	1/2 d—2/-½ d	1/3 d—2/-¾ d.

Ceny za herbaty z Jawy wahały się od 1/0—3/4 d. — 2/0—1/2 d, a z Sumatry 1/0—1/4 d.

Za herbatę chińską płacono od 7 i ½ d—2/6 d zależnie od gatunku i jakości herbaty.

Korzenie.

Wprowadzona w dn. 30 października br. obniżka cła na pieprz spowodowała w handlu pewną perturbację. Odbiorcy nie honorują kontraktów kupna zawartych przed 30 X br., lecz żądają od importerów dostarczenia im towaru z uwzględnieniem zniżki cła, w przeciwnym razie stawiają pieprz do dyspozycji wysyłającego. Wskutek tego importerzy ponoszą z tym duże straty, gdyż nie mają innego wyjścia, jak tylko zgodzić się na propozycję odbiorców. Inaczej bowiem nie pozbędą się towaru oclonego przed wprowadzeniem zniżki celnej. Ceny pieprzu wahają się obecnie loco magazyn importera za 1 kg od 3,20—3,25 zł za pieprz czarny i 3,80—3,85 zł za pieprz biały. Zapotrzebowanie na piment bardzo słabe ze względu na spadek ceny za pieprz. Ceny za cynamon utrzymują się na poprzednim poziomie, t. j. wynoszą od 6,00—6,20 zł za 1 kg. Ruch w tym artykule słaby.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 28 października do 12 listopada br. urządziły Aukcje Owocowe Sp. z o. o. w Gdyni 2 przetargi, na których wystawiły łącznie 1.661 skrzyń cytryn włoskich, 600 skrzyń pomarańcz z Mosambique, 1.056 skrzynek sułtanek greckich, 100 worków chleba świętojańskiego i 80 worków koryntek greckich.

Z wymienionych wyżej ilości wystawionych na aukcjach towarów sprzedano: wszystkie cytryny, to jest 1.661 skrzyń w cenie od 29,50 do 35 zł za 1 skrzynię, 600 skrzyń pomarańcz z Mosambique, 756 skrzynek sułtanek greckich, 80 worków koryntek greckich i 100 worków chleba świętojańskiego.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawiał się następująco: na aukcji dnia 28 października wystawiono do przetargu 430 skrzyń cytryn włoskich, które sprzedano: 330 skrzyń po 29—30,50 zł za skrzynię i 100 skrzyń po 35 zł (sortyment 490). Następną partią na aukcji było 756 skrzynek sułtanek greckich, których sprzedano 456 skrzynek w cenie 1,95—2,00 zł za 1 kg. Jako ostatnią partię wystawiono 80 worków koryntek greckich. — Wszystko zostało sprzedane po 1,10 zł za kg. Zainteresowanie słabe — na aukcji obecnych 6 kupców.

Dnia 2 listopada odwołano aukcję i urządzono następną 4 listopada, wystawiając 1.231 skrzyń cytryn, które w całości sprzedano po 31 zł za skrzynię. Sprzedano także w całości wystawione 600 skrzyń pomarańcz z Mosambique w cenie 1,48—1,50 zł za kg. Dwa ostatnie artykuły na aukcji stanowiły sułtanki greckie i chleb świętojański. Pierwszy w ilości 300 skrzyń sprzedano po 2,08 zł, drugi 100 worków w cenie 1,60—1,66 zł za 1 kg.

Na aukcji dnia 4 listopada dało się zauważyć pewne zainteresowanie, którego importerzy oczekiwali już od dłuższego czasu w związku z bliskimi świętami. Wystawione towary przeważnie w całości zostały sprzedane i uzyskano za nie lepsze ceny. Na aukcji było 16 kupców.

WEWNĘTRZNY RYNEK HURTOWY.

W ostatnim tygodniu przywieziono na rynek gdyński z różnych okolic Polski ca 2 wagony jabłek, który to owoc jest jedynym dowożonym do Gdyni w większych ilościach, zresztą zawsze zbyt dużych, przewyższających znacznie zdolność konsumcyjną Gdyni.

Ceny notują: Antonówki 25—35 gr, Kosztele ca 40 gr, Renety Landsberskie 40—50 gr, Renety złote 40—60 gr.

Pomarańcze z Mosambique i brazylijskie 1,50—1,70 zł za kg.

Bułgarskie i holenderskie winogrona, które były przez krótki czas poszukiwane bardzo na rynku gdyńskim wskutek braku towaru znacznie zwyżkowały, cena jednak spadła z chwilą nadejścia do Gdyni nowego transportu. Ceny wróciły do normalnego poziomu i utrzymują się obecnie 1,70—1,90 zł za kg.

Cytryny włoskie w hurcie sprzedaje się po 32—33 zł za skrzynię. Na rynku hurtowym panuje w dalszym ciągu zastój. W latach ubiegłych w tym czasie kupcy z głębi kraju zaopatrywali się już w towary gwiazdkowe.

TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Dnia 28 października przywiózł do Gdyni s/s „Tczew" z przeładunku 10 skrzyń herbaty.

Dnia 2 listopada nadszedł do Gdyni z Rotterdamu s/s „Puck" z transportem 1.273 kg kawy, 936 kg herbaty, 21.041 kg pieprzu, 158 kg goździków, 464 kg gałki muszkatułowej, 162 kg cynamonu, 600 kg kakao holenderskiego, 28.110 kg ziarna kakaowego, 6.834 kg masła kakaowego, 1.464 kg orzechów ziemnych, 2.181 kg daktyli, 5.150 kg winogron holenderskich oraz 33.000 kg pomarańcz z Mosambique. Wymienione towary nadeszły do Gdyni dla importerów polskich. Dla Gdańska nadeszły następujące partie: 148 kg kawy, 340 kg daktyli i 2.847 kg ziarna kakaowego.

S/s „Śląsk" nadszedł do Gdyni dnia 4 listopada z Antwerpii przywożąc transport następujących towarów: 1.338 kg herbaty, 1.793 kg kawy, 13.800 kg orzechów ziemnych i 1.040 kg pestek morelowych. Wspomniane partie nadeszły dla polskich importerów. Dla Gdańska natomiast nadeszło: 10.000 kg orzechów ziemnych, 671 kg jąder orzechów oraz 976 kg kawy.

Dnia 13 listopada ma nadejść do Gdyni s/s „Bardaland", który wiezie dla Polski z Istanbulu 1.727 worków orzechów i jąder orzechowych (partia tych towarów waży 107.260 kg), następnie z Kandii nadejdzie tym samym statkiem 24.328 kg sułtanek i rodzynek greckich i Izmiru z Turcji 24.000 kg sułtanek.

INFORMACJE DLA IMPORTERÓW.

Uruchomione zostały przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu kontyngenty przywozowe na następujące artykuły: pomarańcze i mandarynki z Italii, pomarańcze i grupefruits z Palestyny, figi, rodzynki i korynitki z Grecji oraz daktyle z Francji. Podziału kontyngentów dokonała Centralna Komisja Przywozowa w Warszawie dnia 13 listopada, między poszczególne Izby, z których Regionalne Komitety Przywozowe podzielą przyznane kontyngenty pomiędzy firmy.

Polski Instytut Rozrachunkowy przesłał delegatom informacje dla importerów. Importerzy, którzy chcą uniknąć ryzyka w związku z obowiązkiem uiszczania należności z góry za sprowadzony towar bez sprawdzenia tegoż towaru — mogą poczynić pewne zastrzeżenia, wstrzymując natychmiastową wypłatę za granicą. Zastrzeżenia te może poczynić importer polski tylko na zasadzie faktury eksportera zagranicznego, w której wyraźnie winien być podany sposób regulacji należności. O ile faktura nie zawiera wzmianki, że należność za towar ma być zapłacona po otrzymaniu towaru lub po zbadaniu towaru — suma fakturowa będzie natychmiast wypłacona za granicą.

W interesie więc importerów polskich jest uprzedzić eksportera zagranicznego, aby ten w fakturze umieścił sposób regulowania należności za towar, odpowiadający życzeniom importera polskiego.

NOWA DOJRZEWALNIA BANANÓW W GDYNI.

W numerze 17 naszego Biuletynu donieśliśmy o przystąpieniu przez Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu do organizacji polskiej dojrzewalni bananów w Gdyni. Podjęte prace uwieńczone zostały pozytywnym rezultatem. W dniu 25 października br. odbyło się w Gdyni zebranie konstytucyjne firmy. Na zebranie to przybyli kupcy z większych miast województwa pomorskiego, poznańskiego, wileńskiego, kieleckiego oraz z Warszawy i Krakowa. Świadczy to o dużym zainteresowaniu kupiectwa polskiego tym nowym przedsiębiorstwem.

Firma otrzymała nazwę „Banan-Import" Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Gdyni. Kapitał zakładowy firmy wynosi 100 tys. złotych.

Prezesem Rady Nadzorczej wybrany został jednogłośnie p. Bronisław Kentzer z Bydgoszczy, współwłaściciel firmy B. Kentzer i Ska w Bydgoszczy i wiceprezes Izby P. H. w Gdyni.

Do zarządu weszli pp.: Józef Grzywacz z Gdyni, długoletni referent spraw importowych, celnych i dewizowych Izby P. H. w Gdyni oraz kupcy gdyńscy Wincenty Kokot i Marian Kłobus.

Kierownictwo przedsiębiorstwa powierzono p. Józefowi Grzywaczowi.

Biuro firmy znajduje się przy ulicy Starowiejskiej nr 7 p. II w domu znanego kupca gdyńskiego p. Juliusza Hundsdoffa, a dojrzewalnia w piwnicach hangaru III Urzędu Morskiego przy ul. Polskiej.